



VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ - TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA  
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA ÚČETNICTVÍ

Vývoj daně silniční v České republice  
Development of Road Tax in the Czech Republic

Student:	Ivana Machková
Vedoucí bakalářské práce:	Ing. Jiřina Krajčová

Ostrava 2011

VŠB - Technická univerzita Ostrava  
Ekonomická fakulta  
Katedra účetnictví

## Zadání bakalářské práce

Student: **Ivana Machková**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **6202R049 Účetnictví a daně**  
Specializace: **00 Účetnictví a daně**  
Téma: **Vývoj daně silniční v České republice**  
**Development of Road Tax in the Czech Republic**

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
  2. Charakteristika daně silniční v České republice
  3. Základní změny daně silniční od roku 1993
  4. Srovnání daně silniční a mýtného s okolními zeměmi
  5. Závěr
- Seznam použité literatury  
Seznam zkratk  
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce  
Přílohy

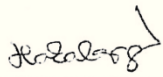
Seznam doporučené odborné literatury:

JANOUŠEK, K. *Daň silniční s komentářem*. 3. vyd. Olomouc: ANAG, 2010. 135 s. ISBN 978-80-7263-587-0.  
RADVAN, M. *Zdanění majetku v Evropě*. 1. vyd. C. H. Beck, 2007. 385 s. ISBN 978-80-7179-563-6.  
PEKOVÁ, J. *Majetkové daně v daňové soustavě České Republiky*. 1. vyd. Praha: Codex Bohemia, 1997. 160 s. ISBN 80-85963-41-8.


Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jiřina Krajčová**

Datum zadání: 26.11.2010  
Datum odevzdání: 11.05.2011

  
Ing. Jana Hakalová, Ph.D.  
vedoucí katedry



  
prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová  
děkanka fakulty

Místopřisekyně prohlašuji, že jsem celou práci vypracovala samostatně.

Datum: .

Podpis: .

# OBSAH

1. ÚVOD .....	1
2. CHARAKTERISTIKA DANĚ SILNIČNÍ V ČESKÉ REPUBLICE .....	2
2. 1. Postavení daně silniční v soustavě daní .....	2
2. 2. Konstrukce zákona o dani silniční .....	2
2. 2. 1. Předmět daně .....	2
2. 2. 2. Základ daně, roční sazby, možnost snížení a povinnost zvýšení daně .....	3
2. 2. 3. Poplatníci daně .....	6
2. 2. 4. Daňové přiznání, zálohy na daň, vznik a zánik daňové povinnosti .....	7
2. 2. 5. Osvobození od daně, sleva na dani .....	9
3. ZÁKLADNÍ ZMĚNY DANĚ SILNIČNÍ OD ROKU 1993 .....	12
3. 1. Zdanění před rokem 1993 .....	12
3. 2. Změny v paragrafech od roku 1993 .....	12
3. 2. 1. Účel zákona .....	13
3. 2. 2. Předmět daně .....	13
3. 2. 3. Osvobození od daně .....	14
3. 2. 4. Poplatníci daně .....	15
3. 2. 5. Základ daně .....	16
3. 2. 6. Sazby daně .....	16
3. 2. 7. Sazby daně na hraničních přechodech .....	20
3. 2. 8. Vznik daňové povinnosti .....	21
3. 2. 9. Zálohy na daň .....	21
3. 2. 10. Zaokrouhlování .....	22
3. 2. 11. Sleva na dani .....	22
3. 2. 12. Zdaňovací období .....	23
3. 2. 13. Daňové přiznání .....	24
4. SROVNÁNÍ DANĚ SILNIČNÍ A MÝTNÉHO S OKOLNÍMI ZEMĚMI .....	26
4. 1. Daň silniční na Slovensku .....	26
4. 2. Daň silniční v Polsku .....	28
4. 3. Daň silniční v Nizozemsku .....	29
4. 4. Srovnání daně silniční ČR se Slovenskem, Polskem a Nizozemskem .....	30
4. 5. Mýtné .....	31
4. 5. 1. Mýtné v České republice .....	32
4. 5. 2. Mýtné v Německu .....	34

4. 5. 3. Mýtné v Rakousku.....	35
4. 5. 4. Mýtné na Slovensku.....	35
4. 5. 5. Srovnání mýtného v ČR s Německem, Rakouskem a Slovenskem.....	36
4. 5. 6. Možný vývoj sazeb mýtného.....	37
4. 6. Možný vývoj daně silniční v kombinaci s mýtným.....	37
5. ZÁVĚR .....	42
Seznam použité literatury .....	44
Seznam zkratk	
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	

## 1. ÚVOD

Ve své bakalářské práci se zabývám tématem daně silniční. Toto téma jsem si zvolila, neboť daň silniční je v obecně používanou daň v podnikatelské sféře. Hlavním záměrem je shromáždit informace o dani silniční tak, aby byla pochopitelná i pro běžného občana.

Práce je rozdělena do tří částí. V první části popisuji a rozebírám zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně se zabývám předmětem daně, základem daně, sazbami, poplatníky, daňovým přiznáním, zálohami, osvobozením od daně a slevami na dani. V druhé části mé bakalářské práce lehce nastíním první zmínky o dani silniční před rokem 1993 a poté se zaměřím na vývoj daně silniční od roku 1993. Budu pracovat s osmnácti novelami tohoto zákona, které od roku 1993 proběhly, a upozorním na hlavní změny způsobené novelami. Třetí část bakalářské práce bude zaměřena na srovnání zákona o dani silniční České republiky s daněmi placenými za motorová vozidla v okolních zemích. Konkrétně srovnání proběhne se Slovenskem, Polskem a Nizozemím. Budou zjišťovány rozdíly a z nich pak vyhodnoceny klady a zápory. Porovnáno bude také mýtné a to v Německu, v Rakousku a na Slovensku.

Cílem práce je analyzovat současný stav daně silniční v České republice, zjistit vývoj daně od vzniku samostatné České republiky, a srovnat daň silniční v okolních zemích, zhodnotit z tohoto klady a zápory a navrhnout možnou novelu zákona o dani silniční.

## 2. CHARAKTERISTIKA DANĚ SILNIČNÍ V ČESKÉ REPUBLICE

### 2. 1. Postavení daně silniční v soustavě daní

Daň silniční v českém daňovém systému řadíme mezi majetkové daně, které patří mezi daně přímé, to znamená, že daň na poplatníka dopadá ze zákona přímo a nemůže tuto platbu přenést na jiný subjekt. U majetkových daní zdaňujeme majetek, u daně silniční je to konkrétně majetek movitý, silniční vozidla a jejich přípojná vozidla. Dani silniční se zdaňuje používání silnic a dálnic v České republice silničními motorovými vozidly a jejich přípojnými vozidly. Nevýhoda u majetkových daní je, že daň se vypočítává z majetku, aniž by se zkoumala důchodová situace poplatníka. Výtěžek z daně silniční je od 1. ledna 2007 odváděn do Státního fondu dopravní infrastruktury proto, aby výnosy, které v dopravě vznikají, se do ní opět vrátily. Tento fond se stará o výstavby silnic a dálnic, jejich rozvoj a modernizaci. Tyto výstavby buď financuje celé, nebo na ně přispívá.[17]

### 2. 2. Konstrukce zákona o dani silniční

Daň silniční upravuje zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dani silniční“). Tento zákon byl sestaven Českou národní radou dne 21. prosince 1992. Zákon byl několikrát novelizován.

Následující informace zahrnují i poslední novelu č. 30/2011 Sb., která nabyla účinnosti od 1. března 2011.

#### 2. 2. 1. Předmět daně

Jedna z prvních informací, kterou se v tomto zákoně dočteme, je předmět daně, neboli co a za jakých podmínek tato daň zdaňuje.<sup>1</sup> Tento paragraf vymezuje i vozidla, která předmětem daně nejsou - tedy je neuvádíme do daňového přiznání.<sup>2</sup>

Zdaňují se silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, která splňují tři podmínky:

- jsou registrovaná v České republice,
- jsou provozovaná v České republice,

---

<sup>1</sup> § 2 odst. 1, ZoDS

<sup>2</sup> § 2 odst. 2, ZoDS



- jsou používána k podnikání nebo v přímé souvislosti s tímto, nebo k jiné samostatně výdělečné činnosti, či k činnosti subjektů nezaložených za účelem podnikání, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů.

Vozidla nad 3,5 tuny, určená k přepravě nákladů, jsou předmětem daně bez ohledu na to, zda jsou používána k podnikání či nikoliv.

Mezi vozidla, která předmětem daně nejsou, patří například speciální pásové automobily, zemědělské traktory, lesnické traktory a vozidla v zákoně o dani silniční nazvána: *ostatní vozidla podle zvláštního právního předpisu*. Zde, podle vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ze dne 11. července 2002, v příloze číslo 18, řadíme např. rolbu, jednonápravový traktor s přívěsem a čtyřkolku speciální.

## **2. 2. 2. Základ daně, roční sazby, možnost snížení a povinnost zvýšení daně**

Výši daně určíme z daňového základu.<sup>3</sup> U osobních aut, kromě těch na elektrický pohon, je základem daně zdvihový objem motoru, u návěsů je to součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav. U ostatních vozidel, jako jsou třeba autobusy, tahače, speciální vozidla, nákladní automobily, osobní automobily na elektrický pohon atd., je základem daně počet náprav a největší povolená hmotnost v tunách, což je největší hmotnost, se kterou může vozidlo používat silnice a dálnice neboli pozemní komunikace. Tyto příslušné údaje najdeme v technickém průkazu daného vozidla. Dle tohoto základu daně najdeme náležitou sazbu daně.<sup>4</sup> Jedná se o roční částky.

U osobních automobilů, jak lze vidět z tab. 2. 1., se sazby pohybují od 1200 Kč – 4200 Kč, dle zdvihového objemu motoru, který je od 800 cm<sup>3</sup> - 3000 a výše cm<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> § 5, ZoDS

<sup>4</sup> § 6, ZoDS

Tab. 2. 1. Sazby daně pro osobní automobily

<b>Zdvihový objem motoru (v cm<sup>3</sup>)</b>	<b>Sazba daně</b>
do 800	1 200 Kč
nad 800 do 1 250	1 800 Kč
nad 1 250 do 1 500	2 400 Kč
nad 1 500 do 2 000	3 000 Kč
nad 2 000 do 3 000	3 600 Kč
nad 3 000	4 200 Kč

Zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

U návěsů a ostatních vozidel jsou sazby pro jednu nápravu (tab. 2. 2.), pro dvě nápravy (tab. 2. 3.), pro tři nápravy (tab. 2. 4.) a pro čtyři a více náprav (tab. 2. 5.) a pohybují se v rozpětí od 1 800 Kč □ 50 400 Kč. Svoji roli hraje i hmotnost vozidla, která je zde od 1 tuny □ 36 a více tun.

Tab. 2. 2. Roční sazby daně pro **jednu nápravu**

<b>Hmotnost vozidla</b>	<b>do 1 tuny</b>	<b>od 1 tuny do 2 tun</b>	<b>od 2 tun do 3,5 tun</b>	<b>od 3,5 tun do 5 tun</b>	<b>od 5 tun do 6,5 tun</b>	<b>od 6,5 tun do 8 tun</b>	<b>nad 8 tun</b>
Roční sazba	1 800 Kč	2 700 Kč	3 900 Kč	5 400 Kč	6 900 Kč	8 400 Kč	9 600 Kč

Zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Tab. 2. 3. Roční sazby daně pro **dvě nápravy**

<b>Hmotnost vozidla</b>	<b>do 1 tuny</b>	<b>od 1 tuny do 2 tun</b>	<b>od 2 tun do 3,5 tun</b>	<b>od 3,5 tun do 5 tun</b>	<b>od 5 tun do 6,5 tun</b>	<b>od 6,5 tun do 8 tun</b>
Roční sazba	1 800 Kč	2 400 Kč	3 600 Kč	4 800 Kč	6 000 Kč	7 200 Kč
<b>Hmotnost vozidla</b>	<b>od 8 tun do 9,5 tun</b>	<b>od 9,5 tun do 11 tun</b>	<b>od 11 tun do 12 tun</b>	<b>od 12 tun do 13 tun</b>	<b>od 13 tun do 14 tun</b>	<b>od 14 tun do 15 tun</b>
Roční sazba	8 400 Kč	9 600 Kč	10 800 Kč	12 600 Kč	14 700 Kč	16 500 Kč
<b>Hmotnost vozidla</b>	<b>od 15 tun do 18 tun</b>	<b>od 18 tun do 21 tun</b>	<b>od 21 tun do 24 tun</b>	<b>od 24 tun do 27 tun</b>	<b>nad 27 tun</b>	
Roční sazba	23 700 Kč	29 100 Kč	35 100 Kč	40 500 Kč	46 200 Kč	

Zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Tab. 2. 4. Roční sazby daně pro **tři nápravy**

<b>Hmotnost vozidla</b>	<b>do 1 tuny</b>	<b>od 1 tuny do 3,5 tun</b>	<b>od 3,5 tun do 6 tun</b>	<b>od 6 tun do 8,5 tun</b>	<b>od 8,5 tun do 11 tun</b>	<b>od 11 tun do 13 tun</b>
Roční sazba	1 800 Kč	2 400 Kč	3 600 Kč	6 000 Kč	7 200 Kč	8 400 Kč
<b>Hmotnost vozidla</b>	<b>od 13 tun do 15 tun</b>	<b>od 15 tun do 17 tun</b>	<b>od 17 tun do 19 tun</b>	<b>od 19 tun do 21 tun</b>	<b>od 21 tun do 23 tun</b>	<b>od 23 tun do 26 tun</b>
Roční sazba	10 500 Kč	13 200 Kč	15 900 Kč	17 400 Kč	21 300 Kč	27 300 Kč
<b>Hmotnost vozidla</b>	<b>od 26 tun do 31 tun</b>	<b>od 31 tun do 36 tun</b>	<b>nad 36 tun</b>			
Roční sazba	36 600 Kč	43 500 Kč	50 400 Kč			

Zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Tab. 2. 5. Roční sazby daně pro **čtyři a více náprav**

<b>Hmotnost vozidla</b>	<b>do 18 tun</b>	<b>od 18 tun do 21 tun</b>	<b>od 21 tun do 23 tun</b>	<b>od 23 tun do 25 tun</b>	<b>od 25 tun do 27 tun</b>
Roční sazba	8 400 Kč	10 500 Kč	14 100 Kč	17 700 Kč	22 200 Kč
<b>Hmotnost vozidla</b>	<b>od 27 tun do 29 tun</b>	<b>od 29 tun do 32 tun</b>	<b>od 32 tun do 36 tun</b>	<b>nad 36 tun</b>	
Roční sazba	28 200 Kč	33 300 Kč	39 300 Kč	44 100 Kč	

Zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Jak lze vidět z tabulek, sazba daně se zvyšuje jak s větší hmotností, tak taky s větším počtem náprav. To je způsobeno faktem, že těžší auto s více nápravami má větší zatížení na silnici a tedy ji více ničí.

Pro výpočet daňové povinnosti ale nepoužijeme vždy jen danou roční sazbu. V určitých případech totiž sazbu snižujeme, občas použijeme zvýšenou sazbu a někdy roční nahradíme sazbou denní. Lze použít **denní sazbu**, která činí 25 Kč za každý den použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla. Zaměstnavatel ji použije, je-li to pro něj výhodnější, nežli roční sazba.<sup>5</sup>

**Sníženou** sazbu daně máme možnost použít ve čtyřech případech:

- První možnost snížení závisí, od roku 2008, na datu první registrace. U aut registrovaných před rokem 2001 se toto datum do technických průkazů vozidla neuvádělo. Bylo uvedeno pouze datum uvedení do provozu nebo datum přidělení SPZ (státní poznávací značky). Proto se toto v dnešní době považuje za datum první registrace. U vozidel registrovaných po roce 2001 je toto datum uvedeno ve velkém technickém průkazu vozidla.[2] Snížení sazby

<sup>5</sup> § 6 odst. 4, ZoDS

daně o 48 % se použije po období následujících 36 kalendářních měsíců od data první registrace. Snížení o 40 % po dobu dalších 36 kalendářních měsíců a snížení o 25 % po období následujících 36 kalendářních měsíců. Tedy snižujeme po dobu 108 měsíců třemi různými procenty.<sup>6</sup>

- Druhý typ snížení sazby daně se týká osoby provozující zemědělskou činnost a vlastníci vozidlo určené dle technického průkazu k výrobní činnosti v rostlinné výrobě. Snížení je o 25 %.<sup>7</sup>
- Třetí typ - snížení o 100 % se používá u vozidel s nejvyšší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a méně než 12 tun, pokud tato vozidla nejsou používána k podnikání apod. a poplatníkem je fyzická osoba, nebo nezisková organizace, anebo jsou to vozidla výcviková.<sup>8</sup>
- Čtvrtý typ - snížení o 48 % u vozidel s nejvyšší povolenou hmotností nad 12 tun a při splnění podmínek jako v předchozí odrážce. Toto snížení se nesmí kombinovat s jinými typy snížení sazby daně.<sup>9</sup>

**Zvýšení** roční sazby daně se musí použít u všech vozidel, která mají datum první registrace v České republice nebo v zahraničí do 31. prosince 1989. Sazba daně se navyšuje o 25 %.<sup>10</sup>

Změna základu daně, a tím způsobená i změna sazby daně, provedená přeměnou vozidla během zdaňovacího období, nemá vliv na daňovou povinnost daného roku.<sup>11</sup>

Zákon také sděluje možnost změn platných sazeb daně v období vyhlášení stavu ohrožení nebo válečného stavu. Toto může provést vláda České republiky po dobu trvání těchto stavů, kterými jsou válečný stav anebo ohrožení státu.<sup>12</sup>

### **2. 2. 3. Poplatníci daně**

Zde lze najít vymezení osoby poplatníka, ať už fyzické nebo právnické osoby, tedy osoby, jejichž příjmy, majetek nebo úkony jsou přímo podrobeny dani.<sup>13</sup> Jednak

---

<sup>6</sup> § 6 odst. 6, ZoDS

<sup>7</sup> § 6 odst. 5, ZoDS

<sup>8</sup> § 6 odst. 9, ZoDS

<sup>9</sup> § 6 odst. 10, ZoDS

<sup>10</sup> § 6 odst. 8, ZoDS

<sup>11</sup> § 14, ZoDS

<sup>12</sup> § 17, ZoDS

<sup>13</sup> § 4, ZoDS

je jím provozovatel vozidla, kterého vyčteme z technického průkazu (do 1. července 2001 se tento nazýval držitel vozidla). Je to osoba, zmocněna vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem. Taktéž poplatníkem může být uživatel vozidla, a to v případě, kdy v technickém průkazu je jako provozovatel zapsána osoba, která zemřela, zanikla, byla zrušena nebo je odhlášena z registru vozidel. Dále zaměstnavatel, vyplácí-li svému zaměstnanci cestovní náhrady, a uživatel vozidla přihlášeného a určeného jako mobilizační rezerva. U osob s trvalým pobytem v zahraničí, je osobou ze zákona povinnou platit daň silniční stálá provozovna nebo organizační složka. Stane-li se, že u jednoho vozidla je více poplatníků, platí tuto daň společně a nerozdílně.[1]

## **2. 2. 4. Daňové přiznání, zálohy na daň, vznik a zánik daňové povinnosti**

Jednou ročně, do 31. ledna následujícího roku po skončení zdaňovacího období, kterým je kalendářní rok<sup>14</sup>, je poplatník povinen podat daňové přiznání k místně příslušnému správci daně, finančnímu úřadu podle svého bydliště nebo sídla, na platném tiskopise vydaném Ministerstvem financí České republiky.<sup>15</sup> Lze ho podat i v elektronické podobě na technickém nosiči dat. V tomto případě je ale nezbytné doručit správci daně tzv. e-tiskopis daňového přiznání, což je zjednodušená podoba tiskopisu, na kterém jsou uvedeny pouze základní údaje, prohlášení, podpis poplatníka a místo pro záznam správce daně o vyměření daně.

K datu podání daňového přiznání je daň i splatná, tzn. plátce je povinen zaplatit svůj peněžitý závazek. Daň se platí buď převodem z účtu, složenkou anebo v hotovosti. Datum se neposouvá ani u poplatníků, kterým daňové přiznání vypracovává daňový poradce, ani u těch, kteří jsou v insolvenčním řízení. Pokud 31. ledna vychází na sobotu či neděli, lhůta je prodloužena na nejbližší pracovní den. Do daňového přiznání uvádíme i vozidla od daně osvobozena. Ta, která nejsou předmětem daně, se do něj neuvádí. Při nesplnění povinností a nedodržení lhůty pro podání daňového přiznání a zaplacení daně vzniká daňovému subjektu povinnost uhradit pokutu<sup>16</sup> a úrok z prodlení.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> § 13, ZoDS

<sup>15</sup> § 15, ZoDS

<sup>16</sup> § 250, zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád

<sup>17</sup> § 252, zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád

Daň si poplatník sám vypočítává a uvádí do daňového přiznání důležité skutečnosti jako osvobození, slevy na dani atd. Může se stát, že poplatník uvede do daňového přiznání chybné informace. V tomto případě může, pokud to stihne do termínu řádného podání daňového přiznání, podat opravné daňové přiznání. Po tomto termínu se podává daňové přiznání dodatečné.[3]

Během roku, pokud se nejedná o vozidlo od daně osvobozené, platí poplatník čtyři zálohy na daň, v termínu splatnosti do 15. dubna, 15. července, 15. října a 15. prosince. První tři se platí vždy za předcházející čtvrtletí, tj. za 3 měsíce. Záloha splatná 15. prosince se platí jen za měsíc říjen a listopad. Za prosinec se záloha neplatí, vyrovná se až při placení daně. Na každý kalendářní měsíc připadá roční sazba daně dělená dvanácti. Všechny částky za jednotlivá vozidla, ať u daň, sleva na dani a záloha na daň, se zaokrouhlují na celé koruny nahoru.<sup>18</sup>

Poplatník daně je povinen vést evidenci o zaplacených zálohách za každé vozidlo zvlášť. Má tedy záznamní povinnost. Zálohy na daň vyúčtovává poplatník až v daňovém přiznání.<sup>19</sup> Může se stát, že poplatníkovi vznikne přeplatek, to v případě, kdy souhrn placených záloh během roku je vyšší než skutečná daňová povinnost. O vrácení tohoto přeplatku si musí poplatník písemně požádat místně příslušného správce daně. V opačném případě vzniká nedoplatek na dani, který se musí do data podání daňového přiznání uhradit. Pokud nám správce daně předepíše úrok z prodlení, tento jsme povinni uhradit do 30 dnů od jeho stanovení.<sup>20</sup>

Daňová povinnost vzniká na začátku měsíce, ve kterém byly dodrženy skutečnosti pro zařazení do předmětu daně silniční. Poté je poplatník povinen podat daňové přiznání.<sup>21</sup> Registraci k dani jsme povinni provést u správce daně nejpozději do splatnosti nejbližší zálohy.<sup>22</sup>

Naproti tomu zánik daňové povinnosti je v měsíci, kdy nejsou splněny podmínky pro zařazení vozidla mezi předmět daně. Změní-li se poplatník během

---

<sup>18</sup> § 11, ZoDS

<sup>19</sup> § 10, ZoDS

<sup>20</sup> § 16 odst. 1, ZoDS

<sup>21</sup> § 8 odst. 1, ZoDS

<sup>22</sup> § 16 odst. 4, ZoDS

kalendářního roku, tomuto poplatníkovi zaniká daňová povinnost na konci kalendářního měsíce, ve kterém došlo ke změně.<sup>23</sup>

## **2. 2. 5. Osvobození od daně, sleva na dani**

Osvobození od daně patří mezi určitý druh úlev na dani. Vozidla osvobozena sice předmětem daně jsou, proto se musí uvádět do daňového přiznání, ale zálohy na daň ani poté daňová povinnost se u nich nevypočítává. Mezi tato osvobozená vozidla patří např.:

- vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly. Zde se zahrnují například mopedy, motocykly, tříkolky a třeba motokola.
- vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů. Toto za podmínky, že je zaručena vzájemnost neboli reciprocita.
- vozidla zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu. Pro tento účel musí ale najet více než 80% kilometrů z celkového počtu. Zaznamenává se to v knize jízd.
- a dále např. vozidla na elektrický pohon, na hybridní pohon, vozidla správců komunikací jako zametací vozidla či značkovače silnic nebo vozidla provozována ozbrojenými silami, vozidla zdravotní, civilní obrany, obecní policie, sboru dobrovolných hasičů, atd.<sup>24</sup>

Sleva na dani se týká pouze vozidel, která jsou používána v kombinované dopravě. Toto poplatník prokazuje přepravními doklady, jako jsou potvrzení o nakládání či vykládání v železniční stanici či v přístavu. Slevu si lze uplatnit u místně příslušného správce daně tím, že je zaznamenána do daňového přiznání. Kombinovaná doprava je taková přeprava zboží, věcí apod., které jsou uskladněny v jedné přepravní jednotce a při překládce se manipuluje pouze s přepravní jednotkou, např. s velkým kontejnerem, výměnnou nástavbou nebo odvalovacím kontejnerem. Zabraňuje se tímto častému překládání nákladu, neboť ten je v uzavřených přepravních jednotkách, se kterými se manipuluje jako s celkem.

---

<sup>23</sup> § 8 odst. 2, ZoDS

<sup>24</sup> § 3, ZoDS

Další podmínky pro uplatnění této slevy jsou:

- při této přepravě se musí použít více druhů dopravy jako třeba železniční či vnitrozemská vodní
- vzdálenost ujetá touto dopravou musí být delší než 100 kilometrů vzdušnou čarou.

Tímto je snaha minimalizovat přepravu po silničních komunikacích. Většina přepravy v kombinované dopravě totiž probíhá buď po vodě, nebo po železnici. A také počáteční nebo koncový úsek, který se provádí po pozemní komunikaci, musí být dlouhý maximálně 150 km a musí směřovat k nejbližší železniční stanici vhodné k překládce, anebo k vnitrozemskému přístavu vhodnému k překládce.

Překládky spojené s železniční dopravou lze uskutečňovat například v těchto stanicích: Lovosice, Brno-Horní Heršpice, Želechovice, Praha-Viňkov nebo v Praze-Uhřetěves. Vnitrozemskými přístavy vhodnými k překládce jsou: Praha-Holešovice, Praha-Radotín, Mělník, Ústí nad Labem a Děčín.[2]

Výše slevy se pohybuje od 25 % až k 100 %. Sleva 100 % se použije u vozidel používaných výlučně k přepravě v počátečním nebo koncovém úseku kombinované dopravy. Další slevy daně už závisí na počtu jízd. Provede-li vozidlo během zdaňovacího období více než 120 jízd, sleva činí 90% ze sazby daně, od 91 do 120 jízd za kalendářní rok je sleva 75 %, od 61 do 90 jízd použije se sleva 50 % a od 31 do 60 jízd činí sleva 25% daně. Za dvě jízdy se považuje vzdálenost ujetá po železnici delší než 250 kilometrů. Tuto slevu poplatník nezahrnuje do výpočtu záloh, neboť výše slevy se zjišťuje až za zdaňovací období jako celek.<sup>25</sup>

## Shrnutí:

Silniční daň patří mezi daně přímé, konkrétně se řadí mezi majetkové daně. Upravena je zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Zdaňována jsou všechna motorová vozidla nad 3,5 tuny. U vozidel lehčích než 3,5 tuny se daň platí pouze za vozidla, která jsou používána k podnikání na území České republiky. Sazba daně se odvozuje od základu daně a tím je u osobních automobilů zdvihový objem motoru.

---

<sup>25</sup> § 12, ZoDS



U nákladních automobilů se přihlíží k celkové hmotnosti vozidla a zároveň k počtu náprav. Jedná se o roční částku.

Tuto sazbu lze snížit v závislosti na první registraci vozidla o 48 %, 40 % nebo o 25 %. U zemědělských vozidel lze snížit o 25 %. Vozidla, která nejsou používána k podnikání, mají možnost snížení o 100 % u vozidel od 3,5 tun do 12 tun, u vozidel nad 12 tun je možnost snížení o 48 %. Sazbu musíme zvýšit u vozidel poprvé registrovaných do 31. prosince 1989. Zdaňovacím obdobím daně silniční je kalendářní rok. Daňové přiznání je třeba podat do 31. ledna následujícího roku po skončení zdaňovacího období. Daň se platí ve čtyřech zálohách během roku.

### **3. ZÁKLADNÍ ZMĚNY DANĚ SILNIČNÍ OD ROKU 1993**

#### **3. 1. Zdanění před rokem 1993**

První zmínky o zdanění motorových vozidel souvisí s rozvojem automobilismu kolem třicátých let dvacátého století. Platil zákon č. 116/1927 Sb. z. a n., o silničním fondu. Dále byl schválen zákon č. 198/1932 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly, který vstoupil v platnost 31. prosince 1932. Byl přijat hlavně proto, aby přinesl nové prostředky na rozvoj a budování dopravní infrastruktury. V roce 1935 byl nahrazen zákonem č. 77/1935 Sb.z. a n., o dopravě motorovými vozidly a jejich zdanění. Zdaňována byla vozidla, která jezdila po veřejných komunikacích.[5]

Současnému zákonu předcházel zákon č. 339/1992 Sb. o dani silniční, který byl součástí sbírky zákonů České a Slovenské federativní republiky a vešel v platnost 1. července 1992.

#### **3. 2. Změny v paragrafech od roku 1993**

Po rozpadu Československé republiky bylo nutno schválit nový zákon i pro daň silniční. Na zákoně č. 16/1993 Sb., o dani silniční, se usnesla Česká národní rada dne 21. prosince 1992 a vešel v platnost dne 1. ledna 1993. Od této doby do roku 2011 byl ušmáknáctkrát novelizován neboli změněn či doplněn. Novely jsou účinné buď začátkem nového roku následujícím po roce vydání novely, nebo ušv průběhu roku, ve kterém došlo ke schválení novely.

Novely, které proběhly:

1. zákon č. 302/1993 Sb. s účinností od 1. ledna 1994,
2. zákon č. 243/1994 Sb. s účinností od 1. ledna 1995,
3. zákon č. 143/1996 Sb. s účinností od 30. května 1996,
4. zákon č. 61/1998 Sb. s účinností od 30. března 1998,
5. zákon č. 241/2000 Sb. s účinností od 1. ledna 2001,
6. zákon č. 303/2000 Sb. s účinností od 7. září 2000,
7. zákon č. 492/2000 Sb. s účinností od 1. ledna 2001,
8. zákon č. 493/2001 Sb. s účinností od 1. ledna 2002,
9. zákon č. 207/2002 Sb. s účinností od 1. ledna 2003,
10. zákon č. 102/2004 Sb. s účinností od 5. března 2004 nebo dnem vstupu do Evropské unie,

- 11.zákon č. 635/2004 Sb. s účinností od 16. ledna 2005
- 12.zákon č. 545/2005 Sb. s účinností od 1. ledna 2006,
- 13.zákon č. 270/2007 Sb. s účinností od 31. října 2007,
- 14.zákon č. 296/2007 Sb. s účinností od 1. ledna 2008,
- 15.zákon č. 246/2008 Sb. s účinností od 4. července 2008,
- 16.zákon č. 281/2009 Sb. s účinností od 1. ledna 2011,
- 17.zákon č. 199/2010 Sb. s účinností od 1. ledna 2011,
- 18.zákon č. 30/2011 Sb. s účinností od 1. března 2011.

Tyto novely buď říkají, o co se doplní určitý paragraf či odstavec, nebo přímo popisují, jak paragraf či odstavec po změně vypadá. Mohou být vydávány buď samostatně, nebo jsou přidány většinou na konec k jiným právním předpisům.

Nyní se budu zabývat jednotlivými paragrafy zákona, které byly těmito novelami změněny.

### **3. 2. 1. Účel zákona**

Paragraf první vysvětloval, že účelem zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, bylo zdanit užívání pozemních komunikací silničními motorovými vozidly a jejich přípojnými vozidly a to v České republice. Třetí novelizace zkracovala výraz *silničními motorovými vozidly a jejich přípojnými vozidly* na *silničními vozidly*. Devátá novela tento paragraf zrušila.

### **3. 2. 2. Předmět daně**

V prvním znění zákona bez novel byly předmětem daně dle původní citace: *silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, kterým je přidělena státní poznávací značka v České republice, nebo jsou evidována v zahraničí a jsou používána k podnikání nebo k jiné samostatně výdělečné činnosti anebo v přímé souvislosti s podnikáním*. První novela doplňuje, že příjmy z činností, ke kterým jsou vozidla používána, musí být předmětem daně. Větší změnu zavádí až novela devátá, která říká, že předmětem daně jsou všechna vozidla nad 12 tun, která jsou určena pouze k přepravě nákladů. Poprvé pro rok 2009 začala být předmětem daně všechna vozidla nad 3,5 tuny. Tímto se dosti rozšířil okruh vozidel, která podléhají dani silniční a je menší vazba na podnikatelskou činnost.

Tento paragraf zahrnuje i vozidla, která předmětem daně nejsou, konkrétně v odstavci 2. I zde proběhly změny. Původně zde patřila pouze zvláštní vozidla vymezena zvláštním předpisem. První rozšíření bylo o vozidla se zvláštní poznávací značkou, dále o pásová vozidla. Tento odstavec, tak jak ho známe dnes, byl sestaven až devátou novelou. Patří zde i zemědělské a lesnické traktory.

### **3. 2. 3. Osvobození od daně**

Paragraf zahrnující osvobození od daně (§ 3) se od roku 1993 pozměňoval hodně. Některá písmena tohoto paragrafu se měnila jen lehce nebo vůbec, jiná byla vypuštěna úplně a některá byla přidána.

Změny se netýkaly vozidel diplomatických misí a vozidel záchranné a pohotovostní služby. Tato jsou osvobozena už od roku 1993. I vozidla na elektrický pohon, sice s různými podmínkami a omezeními určitým datem, nebo nyní omezením pro vozidla o hmotnosti nižší než 12 tun, byla osvobozena už roku 1993 dodnes. Osvobození se stále týká i vozidel pro městskou hromadnou dopravu. Kdysi byla osvobozena bez výjimky, nyní pouze tehdy, ujedou-li pro tento účel více než 80 % kilometrů ze všech najetých kilometrů. Toto se dokazuje knihou jízd. Vozidla se třemi koly, později nazvána vozidla s méně než čtyřmi koly, jsou také osvobozena od počátku.

Osvobození se odvíjelo i od počtu dnů, které zahraniční vozidlo strávilo na území České republiky. Ta, která byla v České republice po dobu kratší než 183 dní, byla osvobozena. České vozy, které byly v zahraničí déle než 183 dní, byly osvobozeny o tu část, kterou strávily skutečně v zahraničí.

Během změn zákona odpadlo osvobození automobilů, které jsou používány ke služební cestě a jsou držena zaměstnanci. Osvobozena už nejsou ani vozidla přepravující poštovní zásilky ani ta, která dodávají pitnou vodu v nouzové situaci. Vozidla, která dopravují náklady po silnici z místa překládky z železniční nebo lodní dopravy do místa určení už osvobozena také nejsou. Během přeměn bylo přidáno osvobození pro vozidla zametací, značkovače silnic a vozidla používaná k zabezpečení sjízdnosti a schůdnosti komunikací. Dále byla do osvobození přidána například vozidla civilní obrany, mobilizační rezervy a vozidla Policie České republiky.

Nedávné rozšíření novelou patnáctou se týká vozidel pod 12 tun, která jezdí na elektrický pohon, hybridní pohon, na LPG, což je zkapalněný ropný plyn nebo na CPG – stlačený zemní plyn, anebo která svým motorem dokážou spalovat automobilový benzín nebo ethanol 85. Tímto jsou podporována vozidla, která jsou šetrnější k životnímu prostředí, proto taky poslední rozšíření se provedlo z iniciativy Ministerstva životního prostředí.

### 3. 2. 4. Poplatníci daně

Původně tento paragraf zahrnoval pouze dvě skupiny osob, které jsou poplatníky a to držitel vozidla (zapsán v technickém průkazu) nebo uživatel vozidla, které je evidováno v zahraničí, na území České republiky.

První novela rozšířila tento paragraf o odstavec 2, ve kterém jsou vymezení další poplatníci. Poplatníkem daně je vždy: a) zaměstnavatel vyplácející svému zaměstnanci cestovní náhrady za použití osobního automobilu (pokud daňová povinnost nevznikla u držitele vozidla), za b) osoba, která užívá vozidlo evidované jako mobilizační rezerva a za c) stálá provozovna nebo jiná organizační složka osoby se sídlem nebo trvalým pobytem v zahraničí. Novela, v pořadí druhá, nahrazuje ve větě „poplatníkem daně je vždy“ slovo „vždy“ za slovo „rovněž“, a zaměstnavateli, který vyplácí náhrady, dává za povinnost platit daň i za přípojná vozidla. Hned další novela do odstavce 1, písmene b) vkládá slova, která říkají, „že poplatníkem daně je i uživatel vozidla, pokud v jeho technickém průkazu je osoba, která zemřela, zanikla nebo byla zrušena. K tomuto se další novelou připojuje věta, říkající, „že poplatníkem je i uživatel vozidla, jehož držitel je odhlášen z evidence dopravního inspektorátu. Toto slovo „držitel“ je osmou novelou nahrazeno za slovo „provozovatel“. Novelizace desátá poopravila výraz „evidované“ na „registrované“ a „evidenci dopravního inspektorátu“ změnila na „registr vozidel“. Poslední změnu v § 4 přinesla novela desátá. Odstranila jednu z prvních informací v tomto paragrafu a to, „že poplatníkem je uživatel vozidla evidovaného v zahraničí na území České republiky.“

Informace, že daň v případě více poplatníků platí společně a nerozdílně, je v zákoně již od roku 1993.

### 3. 2. 5. Základ daně

Ve vývoji základu daně jsou změny jen minimální. U v roce 1993 byl základ daně rozdělen podle toho, zda se zdaňují osobní automobily, v písmeně a), nebo tahače a návěsy, v písmeně b), anebo ostatní vozidla v písmeně c) paragrafu 5. U osobních aut byl a je základ daně zdvihový objem motoru v  $\text{cm}^3$ . U návěsů a tahačů to byl počet náprav a součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách. U ostatních vozidel byl základ daně celková hmotnost v tunách a počet náprav. První změnu přinesla druhá novela.

Do základu daně pro písmeno a) vložila výjimku pro automobily na elektrický pohon. Dále měnila novela v pořadí čtvrtá, a to konkrétně v písmenu b), které nově zní: „součet povolených zatížení náprav v tunách a počet náprav u návěsů“. Osmá novela změnila dva výrazy, jeden v písmenu b) z „povolených zatížení náprav“ na „největších povolených hmotností na nápravy“. Druhý výraz v písmenu c) z „celková“ na „největší povolená“. Další změny se nekonaly.

### 3. 2. 6. Sazby daně

Sazby daně upravovala hned první novela a zároveň rozrůžnila kategorie. Po této změně sazby zůstávají stejné až do roku 2011.

V tab. 3. 1. vidíme změny sazeb u osobních automobilů, které závisí na zdvihovém objemu motoru.

Tab. 3. 1. Změna sazby daně pro osobní automobily, § 5 písm. a) ZoDS

Původně		Po změně	
Zdvihový objem motoru ( $\text{v cm}^3$ )	Sazba daně	Zdvihový objem motoru ( $\text{v cm}^3$ )	Sazba daně
do 800	1 200 Kč	do 800	1 200 Kč
nad 800 do 1 250	1 800 Kč	nad 800 do 1 250	1 800 Kč
nad 1 250 do 2 000	2 400 Kč	nad 1 250 do 1 500	2 400 Kč
nad 2 000	3 000 Kč	nad 1 500 do 2 000	3 000 Kč
		nad 2 000 do 3 000	3 600 Kč
		nad 3 000	4 200 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Další tabulky se týkají změny sazby daně pro vozidla určená v § 5 písm. b) a v písm. c). U těchto záleží na počtu náprav a hmotnosti vozidla. Sazby pro jednu

nápravu lze najít v tab. 3. 2., pro dvě nápravy jsou v tab. 3. 3., pro tři nápravy jsou v tab. 3. 4. a pro čtyři a více náprav se nacházejí v tab. 3. 5.

**Tab. 3. 2. Změna sazby daně pro vozidla dle § 5 písm. b) a písm. c) ZoDS pro jednu nápravu**

<b>Původně</b>		<b>Po změně</b>	
<b>Největší povolená hmotnost</b>	<b>Sazba daně</b>	<b>Největší povolená hmotnost</b>	<b>Sazba daně</b>
do 1 tuny	1 800 Kč	do 1 tuny	1 800 Kč
nad 1 tunu	2 400 Kč	nad 1 tunu do 2 tun	2 700 Kč
		nad 2 tuny do 3,5 tun	3 900 Kč
		nad 3,5 tuny do 5 tun	5 400 Kč
		nad 5 tun do 6,5 tuny	6 900 Kč
		nad 6,5 tun do 8 tun	8 400 Kč
		nad 8 tun	9 600 Kč

*Zdroj: Vlastní zpracování*

**Tab. 3. 3. Změna sazby daně pro vozidla dle § 5 písm. b) a písm. c) ZoDS pro dvě nápravy**

<b>Původně</b>		<b>Po změně</b>	
<b>Největší povolená hmotnost</b>	<b>Sazba daně</b>	<b>Největší povolená hmotnost</b>	<b>Sazba daně</b>
do 1 tuny	1 800 Kč	do 1 tuny	1 800 Kč
nad 1 tunu do 2 tun	2 400 Kč	nad 1 tunu do 2 tun	2 400 Kč
nad 2 tun do 3,5 tun	4 800 Kč	nad 2 tun do 3,5 tun	3 600 Kč
nad 3,5 tun do 5 tun	6 000 Kč	nad 3,5 tun do 5 tun	4 800 Kč
nad 5 tun do 12 tun	12 000 Kč	nad 5 tun do 6,5 tun	6 000 Kč
nad 12 tun do 13 tun	12 500 Kč	nad 6,5 tun do 8 tun	7 200 Kč
nad 13 tun do 14 tun	14 700 Kč	nad 8 tun do 9,5 tun	8 400 Kč
nad 14 tun do 15 tun	16 400 Kč	nad 9,5 tun do 11 tun	9 600 Kč
nad 15 tun do 18 tun	23 800 Kč	nad 11 tun do 12 tun	10 800 Kč
nad 18 tun do 21 tun	29 200 Kč	nad 12 tun do 13 tun	12 600 Kč
nad 21 tun do 24 tun	35 000 Kč	nad 13 tun do 14 tun	14 700 Kč
nad 24 tun do 27 tun	40 500 Kč	nad 14 tun do 15 tun	16 500 Kč
nad 27 tun	46 100 Kč	nad 15 tun do 18 tun	23 700 Kč
		nad 18 tun do 21 tun	29 100 Kč
		nad 21 tun do 24 tun	35 100 Kč
		nad 24 tun do 27 tun	40 500 Kč
		nad 27 tun	46 200 Kč

*Zdroj: Vlastní zpracování*

Tab 3. 4. Změna sazby daně pro vozidla dle § 5 písm. b) a písm. c) ZoDS pro tři nápravy

Původně		Po změně	
Největší povolená hmotnost	Sazba daně	Největší povolená hmotnost	Sazba daně
do 17 tun	13 200 Kč	do 1 tuny	1 800 Kč
nad 17 tun do 19 tun	15 900 Kč	nad 1 tunu do 3,5 tun	2 400 Kč
nad 19 tun do 21 tun	17 500 Kč	nad 3,5 tun do 6 tun	3 600 Kč
nad 21 tun do 23 tun	21 300 Kč	nad 6 tun do 8,5 tun	6 000 Kč
nad 23 tun do 26 tun	27 300 Kč	nad 8,5 tun do 11 tun	7 200 Kč
nad 26 tun do 31 tun	36 700 Kč	nad 11 tun do 13 tun	8 400 Kč
nad 31 tun do 36 tun	43 500 Kč	nad 13 tun do 15 tun	10 500 Kč
nad 36 tun	50 400 Kč	nad 15 tun do 17 tun	13 200 Kč
		nad 17 tun do 19 tun	15 900 Kč
		nad 19 tun do 21 tun	17 400 Kč
		nad 21 tun do 23 tun	21 300 Kč
		nad 23 tun do 26 tun	27 300 Kč
		nad 26 tun do 31 tun	36 600 Kč
		nad 31 tun do 36 tun	43 500 Kč
		nad 36 tun	50 400 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab 3. 5. Změna sazby daně pro vozidla dle § 5 písm. b) a písm. c) ZoDS pro čtyři a více náprav

Původně		Po změně	
Největší povolená hmotnost	Sazba daně	Největší povolená hmotnost	Sazba daně
do 25 tun	17 600 Kč	do 18 tun	8 400 Kč
nad 25 tun do 27 tun	22 000 Kč	nad 18 tun do 21 tun	10 500 Kč
nad 27 tun do 29 tun	28 100 Kč	nad 21 tun do 23 tun	14 100 Kč
nad 29 tun do 32 tun	33 300 Kč	nad 23 tun do 25 tun	17 700 Kč
nad 32 tun do 36 tun	39 400 Kč	nad 25 tun do 27 tun	22 200 Kč
nad 36 tun	44 100 Kč	nad 27 tun do 29 tun	28 200 Kč
		nad 29 tun do 32 tun	33 300 Kč
		nad 32 tun do 36 tun	39 300 Kč
		nad 36 tun	44 100 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Na informaci v odst. 3, že roční sazbu zjistíme dle technických dokladů pro každé vozidlo, se nic nezměnilo od roku 1993. Tímto údajem a odstavcem ale původní § 6 z roku 1993 končil.

Další odstavec, odst. 4., přibyl až po první novelizaci. Tento se týká vozidel z § 4 odst. 2 písm. a) a bylo stanoveno, že zaměstnavatel si může uplatnit denní sazbu daně, která činí 25 Kč na den, pokud svému zaměstnanci vyplácí cestovní náhrady a je-li to pro zaměstnavatele výhodnější, nežli použít roční sazby daně.



Taktéž druhá novela přidala do § 6 nový odstavec, konkrétně odst. 5. Tento se týkal speciálních vozidel, která se používají pro polní práce v zemědělské výrobě, a snížil u nich sazbu daně o 25 %. Toto bylo hned další novelizací pozměněno, konkrétně novelizací třetí v roce 1996. Sazba se snižovala o 25 %, ale pouze u vozidel, u kterých je poplatník provozovatel zemědělské činnosti a vozidla musela být určena pro činnosti výrobní povahy v rostlinné výrobě.

Větší změny přinesla novela čestá. Ta doplnila § 6 o pět odstavců. Odst. 6 se týkal vozidel, která splňují limity úrovně Euro 2. U těchto se dle novely snižovala sazba daně o 25 % do 31. prosince 2001, nelze u nich ale použít zároveň snížení z odst. 5. Odst. 7 se týkal vozidel, která mají v technickém průkazu vozidla osvědčení, že splňují limity úrovně Euro 3. Do 31. prosince 2001 se u nich roční sazba daně snižovala o 50 %. Po 1. lednu 2002 se sazba snižovala o 25 %. Ani u těchto vozidel nelze současně použít snížení z odst. 5. Následující tři nově přidané odstavce upřesňovaly podmínky, kdy lze uznat nárok na snížení sazby z odst. 6 a odst. 7.

Následující novelizace, osmá, provedla tři změny. První v odst. 6, kde u osobních vozidel nechala snížení o 25 % do 31. prosince 2001, ale u návěsů a ostatních vozidel bylo snížení o 25 % prodlouženo o dva roky až do 31. prosince 2003. Druhá změna byla v odst. 7, kde u vozidel úrovně Euro 3 se snižovalo o 50 % místo do 31. prosince roku 2001 do 31. prosince roku 2003. Původní snížení, které mělo platit od 1. ledna 2002, bylo zrušeno. Třetí změna je vložení nového odstavce za odst. 7 a jedná se o zvýšení sazby daně o 15 % u vozidel registrovaných v České republice do 31. prosince 1989. Devátá novela pouze upřesnila, u kterých vozidel z § 6 odst. 5, lze použít snížení sazby daně.

Novelizace desátá změnila snížení sazby daně v odst. 6, u vozidel úrovně Euro 2 z 25 % na 60 % a to do 31. prosince 2005. V odst. 7, který platí pro limity úrovně Euro 3 a nově i pro vyšší úrovně, se změnilo snížení z 50 % na 66 % a bylo prodlouženo do 31. prosince 2006. Dále byly zrušeny odst. 10 a odst. 11, které upřesňovaly snížení sazby daně. Novela dvanáctá opět mění procentní sazby a prodloužuje dobu snížení. U odst. 6 z 60 % na 40 % do 31. prosince 2007 a u odst. 7 z 66 % na 48 % také do konce roku 2007.

Velkou změnu přinesla novela dvanáctá, která změnila podmínku pro snížení sazby daně. Do této doby se snížení odvíjelo od splnění limitů úrovně Euro 2, Euro 3 a vyšší. Nově, v odst. 6, záleží na době, která uběhla od data první registrace vozidla. Snížení o 48 % se použije po dobu následujících 36 kalendářních měsíců od data první registrace. Po dobu dalších 36 kalendářních měsíců se snižuje o 40 %. A následujících 36 kalendářních měsíců se sazba snižuje o 25 %. Tedy snížení končí po 108 měsících. S tímto snížením nelze použít snížení z § 6 odst. 5. Odst. 7 se týkal vozidel dovezených ze zahraničí. U těchto bylo možno snížit sazbu po předložení dokladu o první registraci, ať u vydaných registračním orgánem v zahraničí, nebo v České republice. V odst. 8 se změnila sazba pro zvýšení sazby daně z 15 % na 25 % pro vozidla registrovaná do 31. prosince 1989. Bylo jedno, zda vozidlo bylo registrováno v České republice, nebo v zahraničí. Odst. 9 snižuje sazbu o 100 % u vozidel s hmotností od 3,5 tuny do 12 tun, pokud nebudou používána k podnikání a budou splněny další podmínky tohoto zákona o dani silniční. Odst. 10 sazbu snižuje o 48 % u vozidel nad 12 tun, která splní také podmínky dané zákonem.

### **3. 2. 7. Sazby daně na hraničních přechodech**

Sazby daně na hraničních přechodech pro vozidla evidovaná v zahraničí upravoval § 7. Daň pro vozidla na vstupu nebo výstupu se určovala dle odst. 1, a to na jeden den jako 1/50 roční sazby, minimálně ale 500 Kč, na sedm dní 1/20 z roční sazby, minimálně ale 1000 Kč, a na 30 dní byla sazba stanovena jako 1/5 roční sazby, minimálně však 3000 Kč. Doplatek na daň, v odst. 2, se platil při výstupu z území České republiky v případě, pokud se délka pobytu prodloužila. Odst. 3 popisoval, že daná délka pobytu se sčítá, pokud je jiná než jeden, sedm nebo třicet dní. Při pravidelných vstupech a výstupech mohl poplatník zaplatit daň na delší časové období.

První novela doplňovala odst. 2 a to tak, že při kratší než předpokládané délce pobytu se zaplacená daň nevrací. Devátá novela změnila slovo „evidovaného“ na „registrovaného“. Novelizace desátá celý tento odstavec zrušila. Zrušení nabylo účinnosti dnem, kdy vstoupila v platnost smlouva o přistoupení České republiky k Evropské unii.

### 3. 2. 8. Vznik daňové povinnosti

Tuto informaci lze najít v § 8, který se dělil na dva odstavce a každý sděloval jednu situaci, kdy daňová povinnost vzniká. První odstavec se týkal vozidel, ať u evidovaných v Česku, nebo v zahraničí, která se zdržují na území České republiky déle než 183 dní. U těchto vznikala daňová povinnost, pokud splnili všechny podmínky pro zařazení do předmětu daně. Druhý odstavec byl u vozidel registrovaných v zahraničí, která se na území České republiky zdržovala méně než 183 dní. U těchto vozidel vznikala povinnost platit daň ode dne vstupu na české území.

První novela vypouští zmínku o 183 dnech. Dále v prvním odstavci sdělovala, že povinnost platit daň vzniká začátkem kalendářního měsíce, kdy lze vozidlo zařadit do předmětu daně. Poprvé se tato novela zmínila i o zániku daňové povinnosti, který nastane v době, kdy zanikly skutečnosti zařazující vozidlo do předmětu daně. U druhého odstavce daň vznikala vstupem a zanikala výstupem z území České republiky. Novelizace devátá jen zaměňuje slovo "evidovaného" na "registrovaného". Desátá novelizace zrušila povinnost platit daň za vozidla, která územím jen projíždí.

### 3. 2. 9. Zálohy na daň

Zálohy na daň se platily od začátku, už od roku 1993, a byly prvně nazývány "splátky". Tehdy se sledovala částka 50 000 Kč, pokud daň za celé zdaňovací období nepřesahovala tuto částku, daň se neplatila splátkově, ale najednou do 31. ledna následujícího roku. Daň přesahující 50 000 Kč ročně bylo nutno platit ve čtyřech stejných splátkách, a to do 31. ledna, 30. dubna, 31. července a 31. října. Pouze v roce 1993 se první splátka a placení daně za celý rok posunovalo z 31. ledna na 31. března. Na povinnosti vést evidenci o zaplacených splátkách, se za celou dobu nic nezměnilo.

První novela slovo "splátky" nahradila na "zálohy". Termíny pro placení záloh stanovila na 15. února, 15. dubna, 15. července a 15. října a platí se v nich jedna čtvrtina celkové daně. Dále zaměnila limit pro placení záloh z 50 000 Kč na 10 000 Kč. Pokud je celková daň nižší než 10 000 Kč, daň se platí najednou.

V pořadí druhá novela opět posunula termíny placení záloh, a to na 15. dubna, 15. července, 15. října a 15. prosince. V tomto termínu se platí jedna dvanáctina

celkové daňové povinnosti násobená počtem měsíců, za které se daň platí. Přidána byla informace, že za osvobozená vozidla se záloha neplatí. Zálohy se platily vždy, bez ohledu na to, zdali konečná výše daně překročila stanovenou hranici. Novelizace čtvrtá doplnila fakt, že placení záloh u jednoho vozidla nelze během roku měnit. Poté docházelo k menším změnám v označení odstavců a v prohazování informací v odstavcích. Patnáctá novela umožnila poplatníkům vozidla se sníženou sazbou daně platit pouze jednu zálohu nejpozději do 15. prosince, a to minimálně 70 % z roční daňové povinnosti. Tyto informace se nyní nacházejí v § 10.

### **3. 2. 10. Zaokrouhlování**

Paragraf jedenáctý obsahuje pouze informaci o zaokrouhlování. Zaokrouhlovalo se vždy na celé koruny nahoru. V původním zákoně tato podmínka platila na daň, slevu na dani a splátku na daň. První novela zaměnila slovo „splátka“ na „zálohu“. Novelizace též doplňuje informaci o fakt, že se jedná o zaokrouhlování za jednotlivá vozidla.

### **3. 2. 11. Sleva na dani**

Následující dvanáctý paragraf byl členěn na tři odstavce. V prvním odstavci se bylo možné dočíst v jaké procentní sazbě je sleva na dani pro kombinovanou dopravu. V intervalu od 31 do 60 jízd ve zdaňovacím období byla sleva 25 % daně, od 61 do 90 jízd sleva činila 50 % daně, od 91 do 120 jízd sleva 75 % a nad 120 jízd sleva byla 100 % daně. Za dvě jízdy se počítala ujetá vzdálenost v kombinované dopravě delší než 400 km, vzdálenost nad 800 km byla započtena jako tři jízdy. Druhý odstavec definoval, co to kombinovaná doprava je a jak lze nárok na tuto slevu prokázat u místně příslušného správce daně. Třetí odstavec popisoval kde a dokdy slevu uplatnit.

První novela snížila vzdálenost pro započítávání dvou jízd z 400 km na 250 km. Možnost započtení třech jízd vyloučila úplně. Ve druhém odstavci doplnila definici kombinované dopravy, že o kombinovanou dopravu se jedná tehdy, pokud úsek ujetý po pozemní komunikaci není delší než 100 km. Vyjádření třetího odstavce bylo také lehce pozměněno.

Novelizace třetí tento paragraf rozdělila na čtyři odstavce. Z prvního odstavce odstranila možnost započtení dvou jízd po ujetí více než 250 km. V odstavci druhém

definici rozdělila na písm. a) a b). Pod písmenem a) se nacházela stará definice. Písmeno b) vzniklo nově a zahrnovalo informaci, že jako kombinovaná přeprava se také počítal svoz a rozvoz nákladových jednotek do míst překládky mezi železniční a vodní dopravou a naopak, pokud rozvozová vzdálenost nebyla delší než 100 km.

Do třetího odstavce byla přesunuta informace o prokazování nároku na slevu. Původní třetí odstavec s uplatňováním slevy u místně příslušného správce daně se přesunul do odstavce čtvrtého.

Celkovou úpravu tohoto paragrafu provedla novelizace desátá. Rozdělila jej na pět odstavců. V prvním odstavci nově definovala kombinovanou dopravu. Nově v druhém odstavci umožnila použití slevy 100 % u vozidel používaných výlučně v počátečním a koncovém úseku kombinované dopravy. Do odstavce tři přesunula desátá novelizace procentní sazby pro snížení. Změna nastala pouze u více než 120 jízdy. Ze 100 % se sleva daně snížila na 90 %. Vložena byla také věta, že za dvě jízdy se počítala vzdálenost delší než 250 km ujetá po železnici. V době působnosti první novely se jako dvě jízdy počítala také vzdálenost 250 km, ale ujetá nejen po železnici, ale také po vodní komunikaci. Čtvrtý odstavec informuje, jak prokazovat nárok na slevu. V odstavci pátém je popsáno uplatnění slevy na dani. Poslední změnu zavedla jedenáctá novelizace. V odstavci třetím odstranila výraz „po železnici“ z věty o započtení dvou jízdy.

### **3. 2. 12. Zdaňovací období**

Paragraf třináctý se vztahuje na zdaňovací období. V prvním zákoně před novelami byl tento paragraf rozdělen do dvou odstavců. První oznamoval, že zdaňovacím obdobím je kalendářní rok. Ten druhý se týkal vozidel evidovaných v zahraničí, která se na území České republiky zdržují dobu kratší než 183 dní. U těchto bylo zdaňovací období mezi dnem vstupu na území České republiky a dnem výstupu.

První novela pouze upravila odkaz na tato vozidla evidovaná v zahraničí v zákoně, neboť došlo k jeho přesunutí. Devátá novela i v tomto paragrafu mění výraz z „evidovaných“ na „registrovaných“. Desátá novela ruší druhý odstavec a ten první nechává bez označení.

### 3. 2. 13. Daňové přiznání

Původní zákon se o daňovém přiznání nezmiňoval. Až první novela toto vkládala do paragrafu patnáctého, který dělila na tři odstavce. V prvním odstavci stanovila nejpozdější lhůtu pro podání daňového přiznání do 31. ledna následujícího roku po zdaňovacím období i v případě zpracování daňovým poradcem. A informovala, že se do daňového přiznání uvádějí i vozidla osvobozena, kromě těch se třemi koly a vozidla diplomatických misí. Druhý odstavec ukládal povinnost poplatníkovi daň si sám vypočítat a zaplatit do 31. ledna následujícího roku. Dle třetího odstavce se daňové přiznání nepodávalo u vozidel evidovaných v zahraničí. Tito daň platili na hraničním přechodu buď při vstupu, nebo při výstupu z území České republiky.

Další změnu zaváděla novela druhá. V druhém odstavci doplnila informaci, že při výpočtu konečné daně může poplatník použít jiný způsob než při výpočtu záloh. A nelze kombinovat denní sazbu se sazbou základní. I třetí novela pozměňovala, tentokrát odstavec první. Doplnovala možnost podání daňového přiznání na technickém nosiči dat. Poté poplatník vyplňoval pouze část tiskopisu daňového přiznání. Novela devátá doplňuje první odstavec o informaci, že lhůta 31. ledna se neprodlužuje ani u těch poplatníků, kteří jsou v konkurzním řízení. Desátá novela celý odstavec 3, o vozidlech evidovaných v zahraničí, ruší. Čtrnáctá novela upravuje v zákoně o dani silniční pouze jednu informaci. Výraz z prvního odstavce "konkurzní řízení" zaměňuje za "úpadek nebo hrozící úpadek, který se řeší v insolvenčním řízení". Patnáctá novela zavádí opět třetí odstavec, tentokrát s informací k poplatníkům se sníženou sazbou daně o 100 %. Tito nepodávají daňové přiznání, pokud mají daňovou povinnost pouze u tohoto vozidla.

#### Shrnutí:

Zákon o dani silniční byl od roku 1993 osmnáctkrát novelizován. Změna, ať už větší či menší, se týkala každého paragrafu. Předmět daně byl novelami rozšířen nejen na podnikatelsky využívaná vozidla, ale i na všechna vozidla těžší než 3,5 tuny. Tímto byl rozšířen předmět zdanění. Mezi osvobozená vozidla se postupnými novelami dostala vozidla všech bezpečnostních sborů a dále vozidla, která jsou blíže k životnímu prostředí tím, že využívají elektrický nebo hybridní pohon. Toto osvobození podporuje využití ekologičtějších vozidel pro podnikání.

Výše sazeb byla upravena hned první novelou. Došlo ke zkonkretizování hmotností a tedy přesnějšímu určení sazby daně. Snížení daně se přestalo posuzovat dle emisní třídy vozidla, ale vypočítává se od první registrace vozidla, ať už v České republice, nebo v zahraničí, a toto datum je třeba prokázat správci daně. Snížení bylo zavedeno také pro vozidla výrobní povahy v rostlinné výrobě. Tímto jsou podporováni zemědělci. Po rozšíření předmětu daně i na vozidla těžší než 3,5 tuny bylo zavedeno další snížení sazby daně, a to na vozidla s celkovou hmotností od 3,5 tuny do 12 tun, která nejsou používána k podnikání. Zvýšení sazby daně se zvýšilo na 25 %, a to u všech vozidel registrovaných do 31. prosince 1989. I zde se registrace počítala jak v České republice, tak i v zahraničí. Tímto se chce zabránit používání starých aut, která vypouštějí více emisí.

Daň se platila v jednom termínu, anebo zálohově, pokud částka překročila danou hranici, která byla stanovena na 50 000 Kč a později na 10 000 Kč. Nyní se zálohy během roku na daň silniční platí vřady.

Zdaňovacím obdobím je od vstupu České republiky do Evropské unie pouze kalendářní rok. Dříve se u zahraničních subjektů počítaly dny, které vozidlo strávilo na území České republiky

## 4. SROVNÁNÍ DANĚ SILNIČNÍ A MÝTNÉHO S OKOLNÍMI ZEMĚMI

V Evropě se motorová vozidla zdaňují dvěma různými daněmi. Jedna z nich je registrační daň, na základě které si poplatníci zpoplatní uvedení vozidla do provozu. Tuto daň Česká republika nevybírá. A druhá je pravidelně se opakující, každoročně platící daň za užívání vozidla. V České republice nazývána daň silniční. Užívání vozidel ještě ovlivňuje daň z pohonných hmot a spotřební daň z minerálních olejů.

Nyní bude srovnána pravidelně platící daň na Slovensku a v Polsku, a tři různé typy daní v Nizozemsku. Pro srovnání byla Slovenská republika a Polská republika vybrána proto, neboť jsou nejbližšími sousedy České republiky. Navíc se Slovenskou republikou má Česká republika dosti blízko, neboť do roku 1992 byly jednou společnou republikou. Nizozemsko je zmiňováno jako příklad země, kde jsou motorová vozidla zdaňována hned třemi různými daněmi.

### 4. 1. Daň silniční na Slovensku

První vybraná země je Slovensko. Zde je daň, která zdaňuje motorová vozidla, součástí zákona č. 582/2004 Zb. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady. Nazývá se „daň z motorových vozidiel“ a je to jedenáctá část zmiňovaného zákona. Od roku 2004 byl tento zákon desetkrát novelizován.[9]

Předmětem jsou vozidla, která jsou používána na Slovensku k podnikání. Do předmětu daně nelze zahrnout vozidla označována jako „speciální“ a vozidla s přiděleným zvláštním evidenčním číslem.<sup>26</sup>

Poplatníkem je vlastník vozidla, ať už fyzická nebo právnická osoba. Pokud tento zemřel nebo byl zrušen (u právnických osob), poplatníkem se stává uživatel vozidla. Uživatel vozidla je poplatníkem i v případě, pokud je v dokladech uvedená osoba, která vozidlo nepoužívá k podnikání nebo v případě, kdy majitel vozidla má trvalý pobyt nebo sídlo firmy mimo Slovensko. Dále poplatníkem může být i zaměstnavatel, pokud vyplácí cestovní náhrady zaměstnanci, anebo stálá provozovna.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> § 84, ZoMDMP

<sup>27</sup> § 85, ZoMDMP



Následující odstavec patří osvobozením od daně. Vždy osvobozená jsou jen vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů (musí být dodržena vzájemnost) a vozidla, jejíž majitel je vyřizující územní celek, do jehož rozpočtu plynou příjmy z této daně. Další skupiny vozidel jsou osvobozeny pouze v případě, že takto rozhodne vyřizující územní samosprávný celek ve všeobecně závazném nařízení. Osvobození může být úplné, anebo se může jednat pouze o snížení daně a to např. u vozidel záchranné služby, vozidel poární ochrany, vozidel pravidelné autobusové dopravy, nebo u vozidel používaných k podnikání a splňující emisní limity EURO 3, EURO 4 nebo EURO 5.<sup>28</sup>

Základem daně je buď zdvihový objem motoru v kubických centimetrech u osobních vozidel, nebo celková hmotnost v tunách a počet náprav u autobusů a užitkových vozů.<sup>29</sup>

Sazby daně určuje vyřizující samosprávný celek všeobecně závazným nařízením, pokud ve své obci daň z motorových vozidel vůbec zavede. Zákon pouze určuje minimální hodnotu sazby na rok v eurech. Tuto minimální sazbu nalezneme v příloze zákona a pohybuje se od 31 eur až po 706 eur. Zavedení daně v obci či změnu sazby daně je vyřizující samosprávný celek povinen odeslat daňovému ředitelství Slovenské republiky.<sup>30</sup>

Vznik či zánik daňové povinnosti je povinné hlásit správci daně do 30 dnů kromě případů, kdy je poplatníkem zaměstnavatel. Daňové přiznání se podává do 31. ledna následujícího roku po zdaňovacím období.<sup>31</sup>

Zálohy se platí během roku, proto je vypočítáváme z předpokládané výše daně za všechna vozidla, za které poplatník bude platit daň. Platí se místně příslušnému správci daně. Nepřesáhne-li předpokládaná daňová povinnost během roku 660 eur, zálohy na daň se neplatí. V ostatních případech se platí buď čtvrtletně, nebo měsíčně. Čtvrtletně v případě, pokud se předpokládaná výše daně pohybuje od 660 eur do 8292 eur, a potom se platí čtvrtina daně do konce kalendářního čtvrtletí. Měsíční zálohy se platí, pokud předpokládaná výše daně přesáhne 8292 eur. Do konce kalendářního měsíce je třeba uhradit jednu dvanáctinu

---

<sup>28</sup> § 86, ZoMDMP

<sup>29</sup> § 87, ZoMDMP

<sup>30</sup> § 88, ZoMDMP

<sup>31</sup> § 89, ZoMDMP

z předpokládané výše daně. K vyrovnání daně a záloh dochází k datu podání daňového přiznání. V případě vyhlášení daňové povinnosti nebyly zaplacené zálohy, je nutno tento nedoplatek zaplatit do lhůty podání daňového přiznání.<sup>32</sup>

Sleva na dani se týká vozidel používaných v kombinované dopravě. U této sňijeme daň o 50 % v případě, že vozidlo bylo použité v kombinované dopravě během roku alespoň desátkrát. Kombinovaná doprava je převoz nákladu po silnici z počátečního nebo konečného úseku, a poté převezení uzavřeného celku vodní, železniční nebo námořní přepravou. Podmínka je, že úsek absolvovaný po pozemní komunikaci nesmí být vzdušnou čarou delší než 150 km. Tato sleva na dani se prokazuje potvrzením dokladu terminálem kombinované dopravy.<sup>33</sup>

## 4. 2. Daň silniční v Polsku

V Polsku se vedle pravidelné daně platí i daň registrační. Registrační daň závisí na stáří vozidla a kupní ceně. Silniční, každoročně se opakující daň má za předmět daně automobily s hmotností nad 3,5 tuny, přívěsy a návěsy s hmotností vyhlášenou ne 7 tun, různé typy traktorů a autobusy. Vyloučeny jsou vozidla nad 7 tun, která jsou používána pro zemědělskou činnost.

Poplatníkem jsou buď vlastníci vozidla, anebo organizační jednotky, na které je motorové vozidlo registrováno.

Sazba daně závisí na několika skutečnostech a to na:

- celkové hmotnosti vozidla
- typu vozidla
- počtu míst k sezení
- počtu náprav.

V zákoně je dána maximální hranice této sazby, kterou potom mohou obecní rady sňižovat dle vlivu vozidla na životní prostředí, dle roku výroby motorového vozidla a dle počtu míst k sezení. Daň se platí ve dvou zálohách, a to do 15. února a do 15. září. Daňové přiznání se podává do 15. února.

Příjmy z této daně jdou do rozpočtu obce, ve které je vozidlo registrováno.

---

<sup>32</sup> § 91, ZoMDMP

<sup>33</sup> § 93, ZoMDMP

Sleva na dani se vztahuje pouze na vozidla používaná v kombinované dopravě. Slevuje se určité procento z dané sazby, dle počtu jízd vykonaných v daném roce, a to s nákladem anebo bez něj. Sleva 100 % v případě více než 100 jízd, 70 % za jízdy v rozmezí od 70 do 99, 50 % za 50 až 69 jízd a 25 % z celkové sazby daně za 20 až 49 jízd.[16]

#### **4. 3. Daň silniční v Nizozemsku**

V Nizozemí se za motorová vozidla platí hned tři daně. Jedna z nich je daň registrační, tedy je ji třeba uhradit při registraci vozidla. Ostatní dvě jsou daněmi každoročně se opakujícími.

Registrační daň pojmenována „daň z osobních vozidel a motocyklů“ má za základ daně cenu vozidla včetně daně z přidané hodnoty. U vozidel je základní sazba 45,2 %, která se obecně snižuje o 1540 eur, u dieslových motorů se naopak zvyšuje o 328 eur. U motocyklů je daň nižší. Pro motocykly do celkové hodnoty pod 2133 eur je sazba 10,2 %, nad tuto hodnotu se sazba zvyšuje na 20,7 %. U již používaných vozidel se sazba snižuje dle stáří vozidla, maximálně však o 90 %. Vozidla nad 25 let jsou osvobozena.[15]

Druhou daní je daň silniční. Tato se platí každoročně. Výše daně závisí na třech skutečnostech. První je typ vozidla, což může být osobní automobil, autobus, motocykl či nákladní automobil. Druhá okolnost je typ používané pohonné hmoty, buď benzín, diesel či jiný pohon. Třetí okolnost je hmotnost vozidla. Přidělenou sazbu daně mohou jednotlivé obce ještě měnit, převážně ji zvyšovat.

Třetí daní je „daň z těžkých motorových vozidel“. Je založena na smlouvě mezi Nizozemím a Belgií, Lucemburskem, Německem, Švédskem a Dánskem. Daň se týká vozidel těžších než 12 tun. Platí se ročně, měsíčně, týdně nebo denně dle rozhodnutí poplatníka. Sazba daně se určí v závislosti na počtu náprav, buď pro jednu až tři nápravy nebo pro čtyři a více náprav. Také se zohledňuje při určení sazby daně emisní skupina vozidla.[8]

#### **4. 4. Srovnání daně silniční ČR se Slovenskem, Polskem a Nizozemskem**

V Nizozemsku a v Polsku se registrační daň platí, na Slovensku se neplatí, stejně jako v České republice.

Největší rozdíly se nacházejí v sazbách daně. V České republice jsou pevně dané zákonem. Na Slovensku zákon určuje pouze minimální sazbu daně, vyřídí samosprávný celek ji potom buď ponechá na minimální hranici, nebo dle svého uvážení zvýší. V Polsku je to naopak. Zákon stanoví maximální hranici sazby a rady obce ji mohou akceptovat nebo popřípadě snižovat. I v Nizozemsku mohou obce sazbu měnit. V České republice tato možnost není, neboť příjem z vybrané daně nejde do rozpočtů obcí, ale jde do Státního fondu dopravní infrastruktury. Naopak na Slovensku, v Polsku i v Nizozemí příjem daně silniční jde do rozpočtů daných obcí, kde je vozidlo registrováno. Předpokládá se totiž, že vozidlo nejvíce poškozuje vozovky v místě, kde je právě registrováno. A také zde nejvíce zatěžuje životní prostředí. Tyto příjmy poté jdou na opravy poničených silnic právě v dané obci. Tyto pravomoci udělené obcím jsou dle mého názoru výhodou okolních zemí vůči České republice. Ta by mohla přenést část svých pravomocí také na vyřídí územní celky.

Základem daně např. v Polsku je vedle zdvihového objemu motoru a počtu náprav a hmotnosti, i počet míst k sezení. Myslím si, že tato okolnost je zbytečná, neboť i bez této informace je základ daně srozumitelný a sazba daně je dobře přiřaditelná.

Dalším rozdílem je osvobození. V České republice je tato kategorie přesně dána zákonem. Na Slovensku jsou také určitá vozidla osvobozená zákonem, ale větší část jich je osvobozena pouze po rozhodnutí vyřídího územního celku. A ten může klidně osvobodit jen částečně.

V České republice je dáno zákonem platit zálohy čtyřikrát ročně pro všechny poplatníky, aniž by se hlídala jakákoliv hranice konečné výše daně. Ale např. na Slovensku si poplatník hlídá, kolik je jeho daňová povinnost a dle ní buď nemá povinnost platit zálohy během roku, nebo má povinnost a to čtvrtletní nebo měsíční. Tento systém vybírání záloh již v českém zákoně o dani silniční byl. Ale

před pár lety byl zrušen, což je dle mého názoru dobře, neboť pro poplatníka je jistě snadnější přijmout pevně danou informaci, nežli hlídat možnost variantního řešení.

#### **4. 5. Mýtné**

Mýtné je další druh zpoplatnění. Jedná se o nenávratnou platbu, která je nepravidelná. Její počátky sahají až do doby feudalismu. Tehdy se jednalo o zpoplatnění použití např. mostu či silnice. Výše poplatku se většinou odvozovala buď od hodnoty přepravovaného zboží, nebo od jeho množství.[5] Později bylo mýtné vybíráno i za motorová vozidla, manuálně v mýtných stanicích. To ovšem způsobovalo zdržení řidičů a proto se přešlo na elektronický výběr mýtného.

V dnešní době se tedy platí elektronické mýtné. Sleduje se takto pohyb vozidel, který je zpoplatněn po dobu projíždění po zpoplatněné pozemní komunikaci. Vozidla nemusí zastavovat ani snižovat rychlost ani přejíždět do speciálního jízdního pruhu. K tomuto je potřeba mít ve vozidle palubní jednotku, ze které je odečítán nabitý kredit po každém projetí mýtnou bránou, která je vybavena snímačem mikrovlnného signálu a kamerou. Tento způsob tedy funguje na principu mikrovln. Existuje i satelitní systém. Tento umožňuje pozorování vozidel i mimo speciálně vybavené komunikace (i na silnicích nižších tříd), ale používá se zatím jenom v Německu.

Kontrola správného placení mýtného je prováděna celní správou pohybující se po dálnicích a rychlostních komunikacích. Další kontrolu umožňují nainstalované kamery na mýtných bránách.

Sazby mýtného jsou většinou uváděny za ujetý kilometr. Výše tohoto poplatku by měla být stanovena tak, aby odpovídala skutečným nákladům na opravu dané pozemní komunikace, která se po průjezdu vozidla ničí.

Výnosy mýtného jsou převáděny, stejně jako výnosy z daně silniční, do Státního fondu dopravní infrastruktury.[17]

Mýtný systém bude představen jak v České republice, tak také v Německu, v Rakousku a na Slovensku. Německo jako příklad jediného státu v Evropské unii, kde se mýtné vybírá pomocí satelitního signálu. Rakousko proto, neboť zde bylo mýtné zavedeno jako v jedné z prvních zemí Evropské unie. A Slovensko jako příklad země, ve které mýtné funguje teprve rok. V Polsku se mýtné zatím nevybírá.

#### 4. 5. 1. Mýtné v České republice

Mýtné se v České republice začalo vybírat 1. ledna 2007. Do roku 2010 byly zpoplatněny jen vozidla nad 12 tun, od 1. ledna 2011 jsou zpoplatněna i vozidla od 3,5 tun do 12 tun. Tato vozidla povinná platit mýtné musí být vybavena elektronickým zařízením, které komunikuje s mýtnou bránou pomocí mikrovln tak, že po jejím projetí se toto zaúčtuje v daném zařízení. Toto se provede buď odečtením dané částky (v případě, pokud poplatník platí mýtné dopředu formou nabitého kreditu v elektronickém zařízení), nebo se jen zaznamená informace o ujetých kilometrech a čase průjezdu, a mýtné poplatník zaplatí po obdržení faktury, která mu bude vystavena (v tomto případě musí být sjednána platná smlouva).[12] V České republice je vybíráno mýtné za použití určitých dálnic a rychlostních silnic, ale také za dané úseky na silnicích první třídy. To proto, že Česká republika nemá dostavěnou celkovou síť dálnic a rychlostních silnic, a proto musí být vozidla vedena po silnicích první třídy. Tyto silnice, které nahrazují dosud nedostavěnou dálniční síť, jsou zpoplatněny.[11] Seznam zpoplatněných dálnic a rychlostních silnic, a silnic první třídy, které podléhají mýtnému, lze najít v přílohách k vyhlášce č. 527/2006 Sb., o užívaní zpoplatněných pozemních komunikacích. Tato byla 29. listopadu 2010 doplněna vyhláškou zveřejněnou ve Sbírce zákonů č. 333/2010. Obr. 4. 1. znázorňuje zpoplatněné úseky v České republice k datu 21. září 2010.

Obr. 4. 1. Zpoplatněné úseky v České republice



Zdroj: [http://www.doprava.vpraxi.cz/myto\\_cr.html](http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_cr.html)

Na obr. 4. 2. lze vidět jednu ze tří dodatkových dopravních značek, kterými jsou označeny pozemní komunikace, na kterých je povinnost platit mýtné.

Obr. 4. 2. Dopravní značka znázorňující úsek začátku mýtného



zdroj: [www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)

Konec zpoplatněného úseku je znázorněn stejnou dopravní značkou, ale je přeškrtnuta červenou čarou.

Aktuální sazby mýtného jsou vymezeny v přílohách k Nařízení Vlády České republiky č. 415/2010 Sb. Pro dálnice a rychlostní silnice zobrazuje sazby tab. 4. 1. Sazby pro silnice první třídy lze vidět v tab. 4. 2.

Tab. 4. 1. Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice

Mýtné sazby v běžném časovém období v Kč/km								
emisní třída EURO 0 a II			emisní třída EURO III a IV			emisní třída EURO V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4 a více	2	3	4 a více	2	3	4 a více
2,83	4,54	6,63	2,09	3,56	5,15	1,67	2,85	4,12
Mýtné sazby v pátek od 15:00 do 21:00 hod. včetně v Kč/km								
emisní třída EURO 0 a II			Emisní třída EURO III a IV			emisní třída EURO V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4 a více	2	3	4 a více	2	3	4 a více
3,59	6,48	9,45	2,65	5,08	7,35	2,12	4,06	5,88

Zdroj: Nařízení Vlády ČR č. 415/2010 Sb.

Tab. 4. 2. Sazby mýtného pro silnice první třídy

Mýtné sazby v běžném časovém období v Kč/km								
emisní třída EURO 0 – II			emisní třída EURO III a IV			emisní třída EURO V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4 a více	2	3	4 a více	2	3	4 a více
1,35	2,21	3,19	0,99	1,71	2,45	0,79	1,37	1,96
Mýtné sazby v pátek od 15:00 do 21:00 hod. včetně v Kč/km								
emisní třída EURO 0 – II			Emisní třída EURO III a IV			emisní třída EURO V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4 a více	2	3	4 a více	2	3	4 a více
1,71	3,15	4,55	1,25	2,45	3,50	1,00	1,96	2,80

Zdroj: Nařízení Vlády ČR č. 415/2010 Sb.

Sazby mýtného jsou rozlišeny dle počtu náprav daného vozidla a dle zařazení do emisní třídy (vozidlo se automaticky zařazuje do skupiny EURO 2, pokud není emisní třída nijak doložena). Také se zohledňuje denní doba. V pátek v době od 15:00 hod. do 21:00 hod. včetně, je sazba vyšší než v ostatní dny a denní hodiny.

Výše mýtného je pak určena jako součin dané sazby s délkou ujetého úseku (v kilometrech) po zpoplatnění dálnici či silnici.

Jak lze vidět z tab. 4. 1. a z tab. 4. 2., sazby pro silnici první třídy jsou zhruba poloviční než sazby za použití dálnic a rychlostních silnic. Také lze pozorovat, že sazba se snižuje u vozidel, která jsou šetrnější k životnímu prostředí, tedy využívají vozidlo s emisní třídou vyšší kategorie. Nejvyšší sazby mýtného jsou v pátek odpoledne. Vláda tímto zvýšením chce minimalizovat kamionovou dopravu v době špičky.

Mýtné se na rozdíl od daně silniční, vztahuje nejen na české subjekty, ale i zahraniční, a to i kdyby Českou republikou jen projížděly.

#### 4. 5. 2. Mýtné v Německu

V Německu je mýtné vybíráno od 1. ledna 2005, a to nejen pomocí satelitního signálu (jediný v Evropské unii), ale i na poplatkovém terminálu, nebo na internetu. Přes satelitní signál se zjistí ujeté kilometry, a ty se v přístroji automaticky vynásobí sazbou příslušnou zadanému emisnímu limitu a počtu náprav, a odečtou se do zpracovatelského centra, odkud poté za nějaké období přijde faktura k úhradě.



Takto se mýtné zúčtovává automaticky. Manuálně se mýtné platí buď on-line přes internet nebo pomocí terminálů, do kterých se zaznačí předpokládaná trasa a ihned se i zaplatí.

Zpoplatněna jsou vozidla s nejvyšší povolenou hmotností nad 12 tun. Osvobozená jsou např. poštovní vozidla, záchranná vozidla, autobusy a vozidla používaná k údržbě silnic.

Sazby mýtného se pohybují od 0,140 € do 0,287 € za kilometr a závisí na kategorii vozidla (ta se určuje dle emisních limitů) a počtu náprav.[13]

#### **4. 5. 3. Mýtné v Rakousku**

Elektronické mýtné začalo v Rakousku fungovat od 1. ledna 2004. Mýtné funguje na principu mikrovln, které komunikují s přístrojem uloženým uvnitř vozidla na palubní desce. Zaznamenaná mikrovlna buď odečte z předplaceného kreditu určitou částku, nebo dojde k uložení dat, např. ujeté vzdálenosti, následnému odeslání informace do střediska starajícího se o správu mýtného, a poté majitel dostane vyúčtování. Toto se zpětně zaplatí kreditní nebo tankovací kartou.

Zpoplatněna jsou vozidla s nejvyšší povolenou hmotností nad 3,5 tuny. Mýtné se týká jak dálnic, tak i rychlostních silnic.

Sazby mýtného jsou přiřazeny dle emisní třídy a počtu náprav (toto je uloženo v palubním přístroji). Zvláštností je zavedení vyjímkového mýtného pro zvláštní úseky, kterými se myslí tunely a mosty. Za použití těchto úseků se platí vyjímkové mýtné, neboť jsou stavebně velice náročné. Na některých dálnicích či silnicích závisí výše sazby na denní době, zda je den či noc. Sazby nejsou udávány za kilometr, ale každý placený úsek je vyčíslen v eurech. Čím delší úsek, tím vyšší sazba mýtného.[14]

#### **4. 5. 4. Mýtné na Slovensku**

Slovenská republika začala vybírat mýtné od 1. ledna 2010. Opět systém funguje na principu mikrovln. Placení mýtného probíhá předem nabitím kreditu a poté jeho odečítáním. Je možné platit mýtné také pozadu, po skončení měsíčního zúčtovacího období je poplatníkovi doručena faktura.

Mýtnému podléhají vozidla s nejvyšší povolenou hmotností nad 3,5 tuny, stejně tak i jízdní soupravy. Dále jsou zpoplatněna vozidla s více než devíti místy

k sezení včetně řidiče. Mýtné se platí na vymezených úsecích dálnic, silnic pro motorová vozidla a silnic první třídy.

Osvobozena jsou vozidla např. celní správy, sboru vězeňské a justiční správy, vozidla Ministerstva obrany, Ministerstva vnitra či vozidla záchranných složek.

Sazba závisí na počtu náprav, emisní třídě a kategorii motorového vozidla, což je nákladní vozidlo nebo autobus. Sazba je stanovena částkou v eurocentech za ujetý kilometr. U nákladních aut se sazba pohybuje od 0,083 € do 0,209 € za kilometr. U autobusů je sazba nižší a to od 0,030 € do 0,110 € za kilometr. Sazby pro silnice první třídy jsou asi o jednu třetinu nižší. Vybrané mýtné je příjmem Národnej diaľničnej spoločnosti a. s., která se stará o správu výběru mýtného.[10]

#### **4. 5. 5. Srovnání mýtného v ČR s Německem, Rakouskem a Slovenskem**

Ve většině zemí jsou zpoplatňována vozidla nad 3,5 tuny. Tedy na osobní vozidla se mýtné nevztahuje. V Německu jsou zpoplatněna vozidla až nad 12 tun. To vidím jako nevýhodu pro Německo, neboť má dost zúžený okruh vozidel podléhajících mýtnému.

Sazby se ve všech zemích nejčastěji rozlišují dle počtu náprav a emisní třídy. V Rakousku je sazba zvýšená při projíždění úseků, které jsou stavebně náročnější (mosty, tunely). V České republice je zvýšená sazba v pátek odpoledne, v Rakousku je vyšší sazba přes den a snižuje se přes noc. Výše sazeb je udávána v peněžních jednotkách za kilometr. Pouze v Rakousku je sazba dána celkovou cenou v eurech za projetí placeného úseku.

Největší rozdíl oproti České republice i jiným zemím Evropské unie je v Německu možnost vybírání mýtného přes satelitní signál. Tímto odpadají náklady a složitost stavění mýtných bran protínajících pozemní komunikace. Satelitní signál totiž dokáže sledovat všechny dálnice i silnice, i ty nižší kategorie. Zavedení tohoto způsobu sledování vozidel by se hodilo i do České republiky, hlavně na vozidla, která objíždějí mýtné brány a vyhýbají se tímto způsobem zpoplatnění.

#### **4. 5. 6. Možný vývoj sazeb mýtného**

Spousta vozidel v dnešní době objíždí placené mýtné brány po silnicích nižších tříd, tedy první a druhé třídy, které z většiny zpoplatněné nejsou. Konají tak hlavně z důvodu, aby se vyhnula zpoplatnění. Tyto silnice ovšem nejsou tak kvalitní jako dálnice, proto se po projetí těchto aut rychleji ničí. Problémem objíždění mýtných bran na dálnicích je zvýšení provozu a tedy i hluku v obcích a větší otřesy na silnicích, které poškozuji okolní domy.

Možným řešením této situace by mohlo být zpoplatnění mýtným i silnice nižších tříd pro nákladní vozidla. U těchto by bylo možné zavést progresivní stanovení sazeb mýtného. Čím méně je silnice na průjezd velkých nákladních vozidel vybavena, tím vyšší sazba za kilometr by se na nich měla zavést. Tímto by se vozidlům s nejvyšší povolenou hmotností nad 3,5 tuny nevyplatilo objíždět dálnice, neboť by je objížďka přes obce stála vyšší mýtné.

Problém se stavěním mýtných bran na pozemních komunikacích nižších tříd by se dal vyřešit zavedením sledování vozidel pomocí satelitního signálu. Tento dokáže sledovat vozidlo, aniž by k tomu potřeboval mýtné brány na silnicích.

#### **4. 6. Možný vývoj daně silniční v kombinaci s mýtným**

Daň silniční platí v České republice pouze české daňové subjekty. Dopravci jsou ale dále ještě zpoplatněni i mýtným, které se vztahuje na všechna vozidla nad 3,5 tuny jak česká, tak také zahraniční. Možným řešením pro dopravce, kteří jsou dvakrát povinni odvádět peníze za použití pozemních komunikací, je zavedení slevy na dani silniční. Tato by fungovala na principu již zavedené slevy na dani pro kombinovanou dopravu.

Český daňový subjekt by sledoval výši placeného mýtného na českých silnicích po celé zdaňovací období. Toto by vyčetl z účetnictví. Ať už jako předem nabitý kredit do mýtného zařízení zaplaceného přes pokladnu nebo převodem na účet, nebo zaplacené faktury, které byly doručeny.

Po překročení zákonem stanovené hranice by měl poplatník nárok na daně procento slevy na dani. Čím více by během roku zaplatil na mýtném, tím vyšší slevu by mohl uplatnit na dani silniční. Tímto by se omezil odvod peněz jak při zdanění, tak také při zpoplatnění mýtným.

Zaplacené náklady na mýtném by se mohly správci daně prokazovat souhrnným hlášením, které by si poplatník vyžádal u provozovatele mýtných zařízení uložených ve vozidlech na palubní desce.

Možný návrh procentních sazeb na slevu na dani a hranic, po jejichž překročení by si poplatník mohl uplatnit určitou slevu na dani, lze vidět v tab. 4. 3.

*Tab. 4. 3. Navrhnuté procentní sazby slevy na dani*

<b>Roční náklady na mýtné v České republice</b>	<b>Procentní sazba slevy na dani</b>
nad 10 000 Kč	25 %
nad 30 000 Kč	50 %
nad 80 000 Kč	75 %
nad 160 000 Kč	100 %

*Zdroj: vlastní zpracování*

Hranice nákladů, které je třeba překročit pro možnost uplatnění určitého procenta slevy na dani, byly stanoveny dle průměrných nákladů na mýtné. Tyto jsem určila dle vozidel ve firmě „Michaela Nitrová autodoprava“. Z jejího účetnictví, konkrétně z účtu č. 512 - cestovné, na kterém se shromažďují informace o placeném mýtném v analytickém členění podle jednotlivých vozidel, vyplývá, že průměrný měsíční náklad na jedno vozidlo na zaplaceném mýtném je 13 000 Kč, tedy 156 000 Kč ročně. Jedná se o vozidla, která mají 4 nápravy a více než 36 tun.

Nejnižší hranice ročních nákladů je stanovena na 10 000 Kč proto, aby na ni dosáhli i menší poplatníci, kteří neuskutečňují mnoho jízd po dálnicích a rychlostních silnicích.

Slevu by poplatník nezahrnoval do výpočtu záloh placených během roku. Uplatnil by si ji až v daňovém přiznání. Výslednou sazbu daně (tedy po snížení, respektive po zvýšení daně, a po uplatnění slevy, týkající se kombinované dopravy) by vynásobil příslušným procentem.

Nyní představím navrhnutou slevu na dani na dvou příkladech. K tomuto jsem vybrala tři ukázkové poplatníky.

V roce 2011 se platí mýtné na vybraných úsecích dálnic a silnic první třídy.

V příkladu se předpokládá, že by od roku 2012 začalo platit mýtné i na pozemních komunikacích nižších tříd. Tím pádem by se poplatníkům zvýšily náklady na mýtné.

Představení ukázkových osob:

**Poplatník A** – malý podnikatel, který vozidlo používá k drobnému podnikání. Okruh jízd je do okolních měst a vesnic. Používá silnice pouze nižších tříd. Od roku 2012 i jemu vzniknou náklady na mýtné.

**Poplatník B** – podnikatel vozidlo používá v podnikání s internetovým obchodem a následným rozvozem zboží po celé České republice. Používá i dálnice i silnice nižších tříd.

**Poplatník C** – podnikatel, který provozuje autodopravu. Okruhem jízd je celá Česká republika. Z daných poplatníků využívá nejvíc dálnice a silnice první třídy. Po zavedení mýtného i na silnicích nižších tříd by se u něj příliší daňová povinnost nezměnila, neboť silnice s nově zavedeným mýtným využívá, zvláště po zavedení mýtného, jen příležitostně.

U všech příkladných vozidel je rokem první registrace rok 2000. Tudíž se u nich nemůže uplatnit snížení, které se odvíjí od data první registrace, ani nemají povinnost si daňovou povinnost zvýšit.

*Tab. 4. 4. Příklad uplatnění slevy na daní u poplatníků s různým základem daně v případě nižších nákladů na mýtné*

	<b>Poplatník A</b>	<b>Poplatník B</b>	<b>Poplatník C</b>
Náklady na mýtné v roce 2011	0 Kč	31 000 Kč	56 000 Kč
Náklady na mýtné v roce 2012	11 000 Kč	45 000 Kč	93 000 Kč
Základ daně	2 nápravy, hmotnost 5,5 tun	2 nápravy, hmotnost 16 tun	4 nápravy, hmotnost 30 tun
Sazba daně silniční	6 000 Kč	23 700 Kč	33 300 Kč
Odpovídající procento slevy	25 %	50 %	75 %
Sleva v Kč (sazba daně × procento slevy)	1 500 Kč	11 850 Kč	24 975 Kč
Ušetřené náklady v procentech (sleva v Kč/ náklady na mýtné v roce 2012)	13,6 %	26,3 %	26,9 %

*Zdroj: Vlastní zpracování*

Tab. 4. 5. Příklad uplatnění slevy na dani u poplatníků s různým základem daně v případě vyšších nákladů na mýtné

	Poplatník A	Poplatník B	Poplatník C
Náklady na mýtné v roce 2011	0 Kč	48 000 Kč	156 000 Kč
Náklady na mýtné v roce 2012	31 000 Kč	85 000 Kč	165 000 Kč
Základ daně	2 nápravy, hmotnost 5,5 tun	2 nápravy, hmotnost 16 tun	4 nápravy, hmotnost 30 tun
Sazba daně silniční	6 000 Kč	23 700 Kč	33 300 Kč
Odpovídající procento slevy	50 %	75 %	100 %
Sleva v Kč (sazba daně × procento slevy)	3 000 Kč	17 775 Kč	33 300 Kč
Ušetřené náklady v procentech (sleva v Kč/ náklady na mýtné v roce 2012)	9,7 %	20,9 %	20,2 %

Zdroj: Vlastní zpracování

Z tab. 4. 4. a z tab. 4. 5. lze vidět, kolik procent v nákladech na mýtné zaujímá navržená sleva. Platí, že čím více nákladů poplatník zaplatí na mýtném, na tím vyšší slevu na dani v korunách českých má nárok. U velikosti procenta ušetřených nákladů nelze jednoznačně určit, zda poroste, anebo se bude snižovat.

Placení mýtného je, dle mého názoru, spravedlivější, nežli placení daně silniční. Jedná se totiž o výkonové zpoplatnění, kdy dopravce zaplatí skutečně ujetou vzdálenost.

## Shrnutí:

Motorová vozidla jsou zdaňována ve většině států Evropy. U vybraných zemí byla porovnána česká daň silniční s daní z motorových vozidel na Slovensku, v Polsku a v Nizozemí. Hlavní rozdíl české daně s danými zeměmi byl spatřen v ponechání pravomocí na vyšších územních celcích či na radách obcí ve stanovení sazeb daně. Tyto nejsou pevně dané, v zákoně je jen minimální či maximální hodnota sazby, a kraje ji mohou, dle svého uvážení, zvyšovat či snižovat. Také mají pravomoc osvobodit plně či částečně určitá vozidla. Tyto pravomoce jim jsou svěřeny proto, neboť výnosy z daně z motorových vozidel jdou do jejich rozpočtů a poté jsou využity na správu komunikací v daném kraji. Toto vidím jako nevýhodu České republiky, která by tímto přenesením pravomocí mohla také trochu odlehčit vládě.

Naproti tomu výhodu České republiky spatřuji v pevně daném způsobu vybírání záloh na dani, u kterého se nemusí kontrolovat překročení daných hranic pro výši daňové povinnosti, jako třeba na Slovensku.

Dále bylo vysvětleno fungování mýtného a srovnáno mýtné v České republice s mýtným v Německu, Rakousku a na Slovensku. Rozdíly byly vysledovány v sazbách mýtného. Např. v Rakousku mají vyšší hodnotu sazby při projíždění mostů a tunelů (jsou stavebně náročnější) a sazba se zvedá přes den a snižuje přes noc.

Pouze v Německu je vybíráno mýtné přes satelitní signál. Tímto jsou sledována vozidla i na pozemních komunikacích nižší třídy a nedochází k častému objíždění mýtných bran.

Jelikož jsou v České republice vozidla zdaňována dani silniční a ještě vozidla nad 3,5 tuny musí odvádět mýtné, tzn. jsou dvakrát zpoplatněna za použití pozemních komunikací, byla navrhována novela zákona, která by zahrnovala slevu na dani pro poplatníky, kteří platí mýtné. Fungovala by na principu: čím více poplatník zaplatí na mýtném, tím vyšší procento ze své daňové povinnosti by si mohl odečíst. Sleva byla vysvětlena pomocí třech poplatníků na dvou příkladech.

## 5. ZÁVĚR

Daň silniční patří v České daňové soustavě do daní přímých, majetkových. Legislativně je upravena zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat daň silniční v současné době, určit, jak se daň vyvíjela od roku 1993, a v poslední části srovnat daň silniční s okolními zeměmi, nastínit mýtné a taktéž srovnat s okolními zeměmi, a navrhnout možný vývoj daně silniční a mýtného.

Určení základní sazby daně dle základu daně by neměl poplatníkovi dělat problém. Trochu složitější je určení výsledné daňové povinnosti, která může být zvýšená, nebo snížena, anebo u poplatníků - zaměstnavatelů vypočtena jako součin dní, ve kterých bylo vozidlo používáno, násobeno denní sazbou, která činí 25 Kč. U vozidel používaných v kombinované dopravě lze uplatnit slevu na dani.

Vývoj daně od roku 1993 je možno sledovat na osmnácti novelách, které od této doby proběhly. Mezi největší změny patří změna možnosti snížení daně. Toto se kdysi odvíjelo od stanovené emisní třídy vozidla, v dnešní době závisí na první registraci vozidla, ať už v České republice, nebo v zahraničí. Podporují se nová vozidla, která vypouštějí méně škodlivin do ovzduší. U starších vozidel, registrovaných do 31. prosince 1989, je daň dokonce zvýšena, a to o 25 %. Změny proběhly také v předmětu daně. Předmětem daně jsou nejen všechna vozidla používaná k podnikání, ale také vozidla s nejvyšší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a to i v případě, že k podnikání používána nejsou. Tímto se rozšířil okruh zdanění.

Ze srovnání daně v okolních zemích vyplynul dobrý příklad pro Českou republiku, která by mohla ponechat část svých pravomocí při určování sazeb daně na vybraných samosprávných celcích. Toto se praktikuje ve všech třech zemích vybraných pro srovnání, teda i na Slovensku, v Polsku i v Nizozemí. Zákonem danou minimální sazbu daně mohou zvyšovat, nebo v případě zákonem dané maximální výše sazby daně tuto mohou dle svého uvážení snižovat. Je jim také ponecháno hospodaření s výnosy ze zaplacené daně, které použijí na správu pozemních komunikací v daném kraji.

Ve vybírání mýtného má velkou výhodu Německo. Jako jediný stát Evropské unie sleduje vozidla satelitním signálem, který dokáže zachytit vozidla nejen



na všech dálnicích a rychlostních silnicích, ale také na silnicích nižších tříd. Česká republika by tento způsob mohla využít při sledování vozidel, která objíždějí mýtné brány, a naúčtovat jim vyšší mýtné za použití silnic nižší třídy. Jednalo by se o progresivní stanovení sazeb mýtného pro vozidla nad 3,5 tun. Větší sazba by byla na silnicích, které nejsou na průjezd těžkých vozidel dobře vybavené. Takto vidím možný vývoj sazeb mýtného.

Při nastínění mýtného jsem zjistila, že motorová vozidla nad 3,5 tuny jsou dvakrát zpoplatněna za použití pozemních komunikací. Proto jsem navrhla novelu zákona o dani silniční, která by zahrnovala slevu na dani pro vozidla, která by přesáhla na zaplaceném mýtném zákonem danou hranici.

Navrhnutá sleva byla znázorněna na dvou příkladech u třech stejných poplatníků. V příkladu se předpokládalo, že od roku 2012 začne platit mýtné i na silnicích nižší třídy, aby se znepríjemnilo vozidlům objíždět mýtné brány. Po tomto zavedení by se poplatníkům zvýšily náklady na zaplaceném mýtném.

Z nastíněných příkladů vyplynulo, že čím vyšší náklady poplatník má na zaplaceném mýtném, tím vyšší procento slevy na dani by si mohl uplatnit.

Stanovený cíl bakalářské práce se mi podařilo splnit.

## Seznam použité literatury

### Knihy:

- [1] BRYCHTA, I. *Tabulky a informace pro daně a podnikání 2009*. 5. vyd. Praha: Aspi, 2009. 520 s. ISBN 978-80-7357-422-2
- [2] JANOUŠEK, K. *Daň silniční s komentářem*. 2. vyd. Olomouc: Anag, 2008. 127 s. ISBN 978-80-7263-470-5
- [3] JANOUŠEK, K. *Daň silniční s komentářem*. 3. vyd. Olomouc: Anag, 2010. 135 s. ISBN 978-80-7263-587-0
- [4] PEKOVÁ, J. *Majetkové daně v daňové soustavě České Republiky*. 1. vyd. Praha: Codex Bohemia, 1997. 160 s. ISBN 80-85963-41-8
- [5] RADVAN, M. *Zdanění majetku v Evropě*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007. 385 s. ISBN 978-80-7179-563-6
- [6] ŠIROKÝ, J. *Daně v Evropské unii*. 4. vyd. Praha: Linde Praha, 2010. 351 s. ISBN 978-80-7201-799-7

### Zákony:

- [7] MARKOVÁ, H. *Daňové zákony - úplná znění platná k 1. 1. 2011*. 19. vyd. Praha: Grada Publishing, 2011. 264 s. ISBN 978-80-247-3800-0

### Elektronické zdroje:

- [8] A brief outline of all taxes in the Netherlands [online]. [cit. 2011-02-17]. Dostupné z <[http://english.minfin.nl/Subjects/Taxation/A\\_brief\\_outline\\_of\\_all\\_taxes\\_in\\_the\\_Netherlands](http://english.minfin.nl/Subjects/Taxation/A_brief_outline_of_all_taxes_in_the_Netherlands)>
- [9] Daň z motorových vozidiel [online]. 2009, [cit. 2011-02-17]. Dostupné z <<http://www.msponline.sk/content/dan-z-motorovych-vozidiel-0>>
- [10] Mýtné desatoro □ Toll [online]. c2009, [cit. 2011-04-04]. Dostupné z <<https://www.emyto.sk/web/guest/ten>>

- [11] Mýtné v ČR [online]. [cit. 2011-04-04]. Dostupné z <[http://www.mdcrcz/cs/Silnicni\\_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/mytne.htm](http://www.mdcrcz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/mytne.htm)>
- [12] Mýto v České republice [online]. [cit. 2011-04-04]. Dostupné z <[http://www.doprava.vpraxi.cz/myto\\_cr.html](http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_cr.html)>
- [13] Mýto v Německu [online]. [cit. 2011-04-04]. Dostupné z <[http://www.doprava.vpraxi.cz/myto\\_de.html](http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_de.html)>
- [14] Mýto v Rakousku [online]. [cit. 2011-04-04]. Dostupné z <[http://www.doprava.vpraxi.cz/myto\\_au.html](http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_au.html)>
- [15] Nizozemsko: Podnikání v Nizozemsku [online]. [cit. 2011-02-17]. Dostupné z <<http://www.akciecz.com/nizozemsko-podnikani-v-nizozemsku/>>
- [16] Podatek od środków transportowych [online]. c2003, [cit. 2011-02-17]. Dostupné z <[http://finanse\\_lokalne.republika.pl/04\\_od\\_srodkow\\_transportowych.htm](http://finanse_lokalne.republika.pl/04_od_srodkow_transportowych.htm)>
- [17] Státní fond dopravní infrastruktury □ Zákon o SFDI [online]. 2008, [cit. 2010-12-14]. Dostupné z <<http://www.sfdi.cz/CZ/zakon-o-sfdi.php>>
- [18] Zákon o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady [online]. [cit. 2011-02-17]. Dostupné z <<http://www.vyvlastnenie.sk/predpisy/zakon-o-dani-z-nehnutelnosti/>>

## Seznam zkratek

apod.	a podobně
atd.	a tak dále
cm <sup>3</sup>	centimetr krychlový
č.	číslo
ČR	Česká republika
hod.	hodin
Kč	korun českých
km	kilometr
např.	například
odst.	odstavec
Sb.	sbírka
tab.	tabulka
tj.	to je
tzn.	to znamená
tzv.	takzvaný
ZoDS	zákon o dani silniční
ZoMDMP	zákon o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady
§	paragraf
%	procento
€	euro

## Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o autorském zákoně, zejména § 35 o užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 o školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užit (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užit dílo v rozsahu § 12 odst. 4. autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užit své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne ..... ..

..... ..

jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:

..... ..